

Bestemmingsplan | Toelichting

Snelfietsroute F15

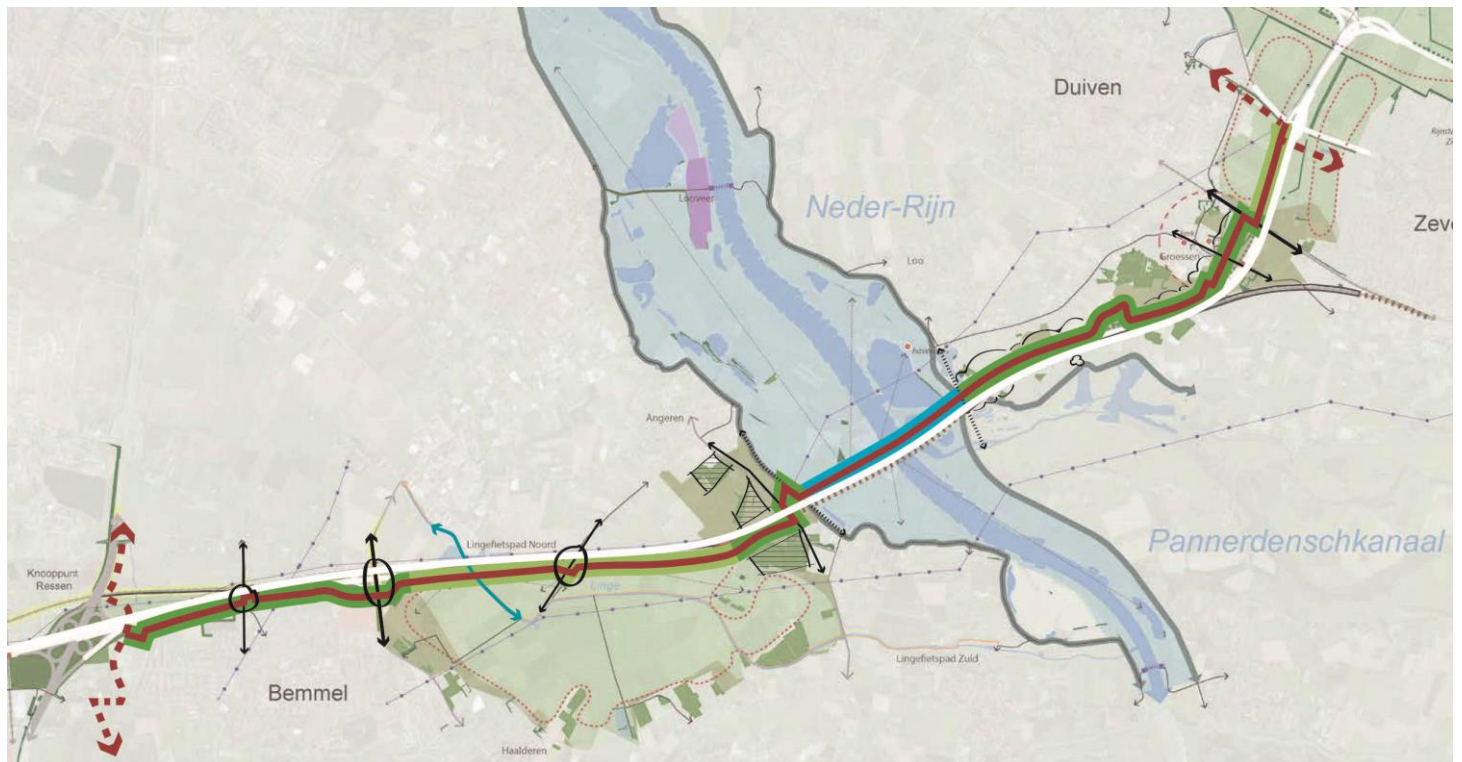
Gemeenten Lingewaard & Duiven

Datum: 13 december 2018

Projectnummer: 170333

ID Lingewaard: NL.IMRO.1705.193-VG01

ID Duiven: NL.IMRO.0226.BPBUITENGEBIED016-VS01



INHOUD

TOELICHTING

1	Inleiding	3
1.1	Aanleiding en doelstelling	3
1.2	Ligging plangebied	3
1.3	Geldende bestemmingsplannen	4
1.4	Leeswijzer	5
2	Planbeschrijving	6
2.1	Tracébesluit A15	6
2.2	Snelfietsroute F15	7
3	Beleidskader	17
3.1	Rijksbeleid	17
3.2	Provinciaal beleid	18
3.3	Regionaal beleid	24
3.4	Gemeentelijk beleid	26
4	Milieu- en omgevingsaspecten	30
4.1	Bodem	30
4.2	Niet-gesprongen explosieven	31
4.3	Natuur	31
4.4	Bedrijven en milieuzonering	34
4.5	Geur	35
4.6	Geluid	36
4.7	Luchtkwaliteit	36
4.8	Externe veiligheid	38
4.9	Water	39
4.10	Archeologie	45
4.11	Cultuurhistorie	48
4.12	Verkeer en parkeren	48
5	Wijze van bestemmen	49
5.1	Inleiding	49
5.2	Algemene toelichting op de verbeelding	49
5.3	Algemene toelichting op de regels	49
5.4	Toelichting regels bestemmingsplan Lingewaard	49
5.5	Toelichting regels bestemmingsplan Duiven	54
6	Uitvoerbaarheid	58
6.1	Economische uitvoerbaarheid	58

6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

58

6.3 Procedure

59

Bijlagen

- Bijlage 1: Landschappelijke inpassing
- Bijlage 2: Historisch bodemonderzoek
- Bijlage 3: Natuuronderzoek
- Bijlage 4: Watertoets
- Bijlage 5: Archeologisch bureauonderzoek
- Bijlage 6: Reactienota zienswijzen Lingewaard

1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doelstelling

Met de doortrekking van de rijksweg A15 van Ressen naar Oudbroeken (A12) en de verbinding over het Pannerdensch Kanaal doet zich de kans voor om langs de nieuwe A15 in de gemeenten Lingewaard en Duiven een snelfietsroute aan te leggen. Deze nieuwe route verbindt daarmee de snelfietsroutes RijnWaalpad en De Liemers en wordt de snelfietsroute F15 genoemd.

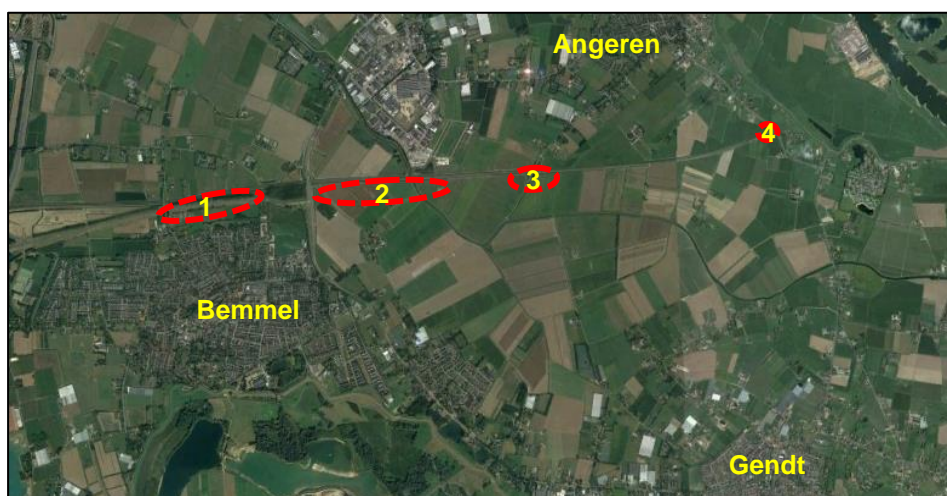
Voor het project ViA15, waar het doortrekken van de autosnelweg A15 toebehoort, is een Tracébesluit genomen. Enkele deelgebieden van het tracé van de snelfietsroute F15 zijn binnen dit Tracébesluit meegenomen. Voor de delen, die buiten de begrenzing van het Tracébesluit vallen, en de delen die niet als maatregel in het besluit zijn meegenomen, dient door de gemeenten Lingewaard en Duiven een bestemmingsplanherziening te worden doorgevoerd. Voorliggend document voorziet hierin.

1.2 Ligging plangebied

Het tracé van de snelfietsroute F15 zal langs de autosnelweg A15 lopen en valt deels op het grondgebied van de gemeente Lingewaard en deels op het grondgebied van de gemeente Duiven. Het volledige traject wordt opgedeeld in 8 deelgebieden, waarvan 1 is aangewezen als mogelijk alternatief tracé. Op de navolgende afbeeldingen zijn de globale ligging en begrenzing van de deelgebieden weergegeven. De deelgebieden tezamen vormen het plangebied van dit plan. Voor de exacte begrenzing van het plangebied wordt verwezen naar de verbeelding behorende bij dit bestemmingsplan.

Gemeente Lingewaard:

1. Deelgebied De Plak, Bemmelen.
2. Deelgebied Linge/Kampsepad Zuid, Angeren.
3. Deelgebied Kampsestraat, Angeren.
4. Deelgebied Kruising Lodderhoeksestraat/N838.



Plandeel snelfietsroute F15 gemeente Lingewaard globaal rood omlijnd (Bron: Google Earth).

Gemeente Duiven:

5. Deelgebied Kandiadijk / Loodijk, Groessen.
6. Deelgebied nabij Den Oldenhoek 6a, Groessen.
7. Deelgebied nieuw tracé tussen Achtergaardsestraat – Beerenclauwstraat, Groessen.

Alternatief tracé:

8. Rijswijksestraat, Groessen.



Plandeel snelfietsroute F15 gemeente Duiven globaal rood omlijnd met daarbij het alternatieve tracé globaal oranje omlijnd (Bron: Google Earth).

1.3 Geldende bestemmingsplannen

De huidige juridisch-planologische situatie van het plangebied is vastgelegd in een aantal bestemmingsplannen. Het gaat om de volgende plannen:

- Park Lingezegen, gemeente Lingewaard, vastgesteld op 6 december 2011.
- Kom Bommel, gemeente Lingewaard, vastgesteld op 21 juni 2011.
- Buitengebied Lingewaard, gemeente Lingewaard, vastgesteld op 31 oktober 2013.
- Buitengebied Lingewaard eerste herziening, gemeente Lingewaard, vastgesteld op 21 maart 2017.
- Buitengebied 2013, gemeente Duiven, vastgesteld op 1 juni 2015.

Voor de gronden behorende tot het plangebied gelden diverse enkel- en dubbelbestemmingen. Het betreft onder andere de enkelbestemmingen 'Agrarisch', 'Natuur' en 'Recreatie' en archeologische dubbelbestemmingen.

De snelfietsroute F15 past niet binnen de geldende bestemmingsplannen. Daarom wordt met een bestemmingsplanherziening het juiste planologische kader opgesteld om de snelfietsroute te kunnen realiseren. Aangezien het tracé van de snelfietsroute F15 deels valt op het grondgebied van de gemeente Lingewaard en deels valt op het grondgebied van de gemeente Duiven worden er twee bestemmingsplannen vastgesteld. Eén bestemmingsplan voor het grondgebied van de gemeente Lingewaard en één voor het grondgebied van de gemeente Duiven. Om een zo integraal mogelijke

aanpak en proces te kunnen realiseren is gekozen om een gezamenlijke toelichting voor de gemeenten Lingewaard en Duiven op te stellen. Ten aanzien van de regels en de verbeelding geldt uiteraard dat voor iedere gemeente een aparte set regels en een aparte verbeelding is opgesteld.

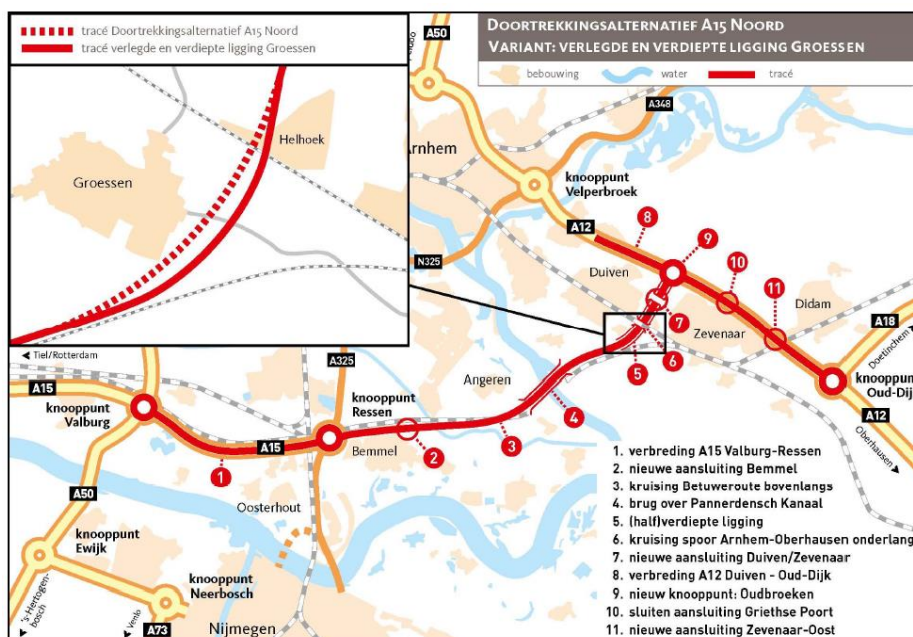
1.4 Leeswijzer

Voorliggende toelichting is opgebouwd uit 6 hoofdstukken. Na het inleidende hoofdstuk wordt in hoofdstuk 2 ingegaan op het Tracébesluit en komt de planbeschrijving aan de orde. In hoofdstuk 3 wordt de toets aan het beleidskader weergegeven, waarna in hoofdstuk 4 de haalbaarheid van het plan aangetoond wordt voor wat betreft milieu- en omgevingsaspecten. Hoofdstuk 5 geeft een toelichting op de juridische planopzet en hoofdstuk 6 gaat in op de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid.

2 Planbeschrijving

2.1 Tracébesluit A15

De rijksweg A15 is een belangrijke verbindingroute tussen Rotterdam, het oosten van Nederland en Duitsland. De A15 stopt momenteel net voorbij knooppunt Ressen, ter hoogte van de kern Bommel in de gemeente Lingewaard. Het (auto)verkeer op de A15 dat richting Duitsland wil, moet hierdoor via de A50 en A12 in noordelijke richting rijden. Deze verkeersroute levert verkeersproblemen op vanwege de slechte doorstroming. Daarbij komt dat deze route momenteel niet robuust is. Dit geldt ook voor de doorstroming vanuit Duitsland richting Arnhem. Bij een incident op de A50 of A12 is er immers geen volwaardig alternatieve route voor het verkeer. Met het doortrekken van de A15 bij Ressen richting de A12 bij Oudbroeken hoeft het oost-west verkeer niet meer richting noordelijke richting te reizen. Dit vergroot de robuustheid, doorstroming en capaciteit van de weg. De doortrekking van de rijksweg A15 maakt onderdeel uit van het project ViA15. Om het project ViA15 te kunnen realiseren is op grond van de Tracéwet door de minister van Infrastructuur en Milieu op 8 maart 2017 het Tracébesluit 'A12/A15 Ressen-Oudbroeken' genomen. Dit Tracébesluit zal nadat het onherroepelijk is geworden, worden vertaald in een bestemmingsplan in een afzonderlijke bestemmingsplanprocedure. Navolgende afbeelding geeft de doortrekking van de A15 naar de A12 globaal weer.



Route project ViA15 (Bron: Tracébesluit ViA15).

Naast het verbeteren van de bereikbaarheid per auto geldt dat de provincie Gelderland en de gemeenten Lingewaard en Duiven ook de bereikbaarheid van het woonwerkverkeer per fiets wil verbeteren. Daartoe is het plan opgesteld om parallel aan de doortrekking van de rijksweg A15 een snelfietsroute aan te leggen tussen de gemeenten Lingewaard en Duiven. Deze snelfietsroute vormt een verbinding tussen de snelfietspaden tussen Arnhem en Nijmegen (RijnWaalpad) en tussen Arnhem en Zevenaar (De Liemers). Hierdoor ontstaan in de regio kortere, efficiëntere fietsafstanden.

De rijksweg en de snelfietsroute zullen in samenhang worden gerealiseerd. Planologisch gezien worden beide projecten echter deels los van elkaar getrokken. Het Tracébesluit voorziet in het juridisch-planologische kader voor de rijksweg en delen van de snelfietsroute. Voor de overige delen van de snelfietsroute wordt het benodigde juridisch-planologische kader geregeld via bestemmingsplanherzieningen of wordt gebruik gemaakt van reeds bestaande fietsinfrastructuur. Door de snelfietsroute nu al juridisch-planologisch mogelijk te maken via dit bestemmingsplan kunnen de snelfietsroute en snelweg in nauwe samenhang worden gerealiseerd.

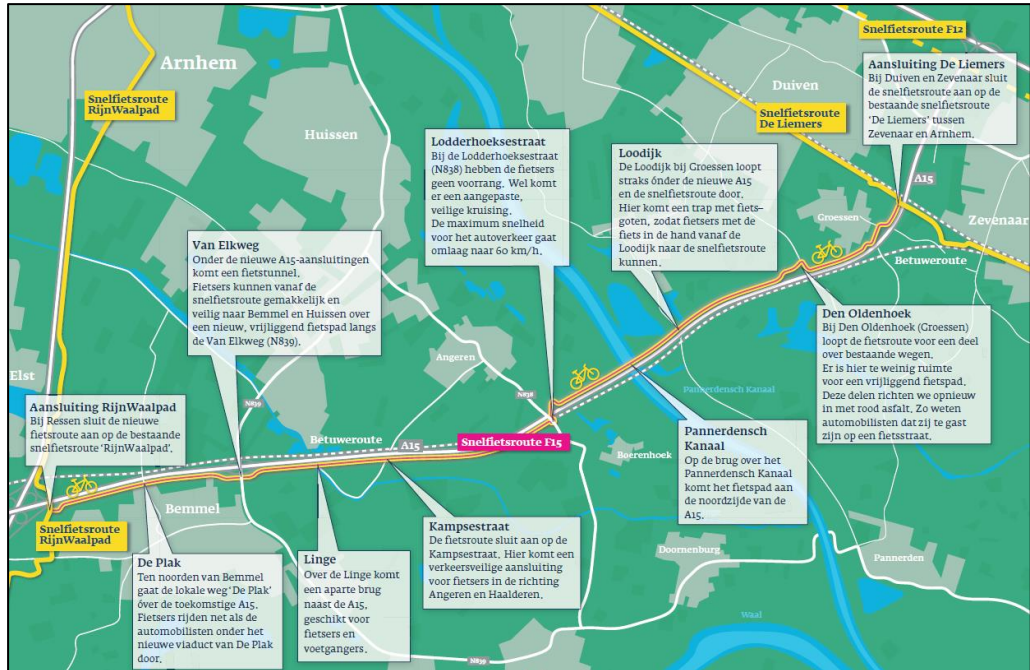
2.2 Snelfietsroute F15

Het tracé

Zo min mogelijk gehinderd door kruispunten, verkeerslichten of andere obstakels moeten snelfietsroutes het fietsen sneller en efficiënter maken. Gelderland loopt in Nederland voorop met de aanleg van snelfietsroutes. Zo zijn dergelijke fietspaden momenteel al te vinden tussen Arnhem en Nijmegen (RijnWaalpad) en tussen Arnhem en Zevenaar (De Liemers). Met de aanleg van de snelfietsroute F15 tussen de gemeenten Lingewaard en Duiven worden de snelfietspaden RijnWaalpad en De Liemers met elkaar verbonden. Navolgende afbeelding geeft een overzicht van de diverse (geplande) snelfietsroutes in Gelderland. De snelfietsroute F15 is in nauwe samenwerking en in goed overleg tussen het Rijk, de provincie Gelderland en de gemeenten Lingewaard en Duiven tot stand gekomen.



Snelfietsroutes in Gelderland waarbij de snelfietsroute F15 globaal groen is omcirkeld (Bron: Volkskrant).



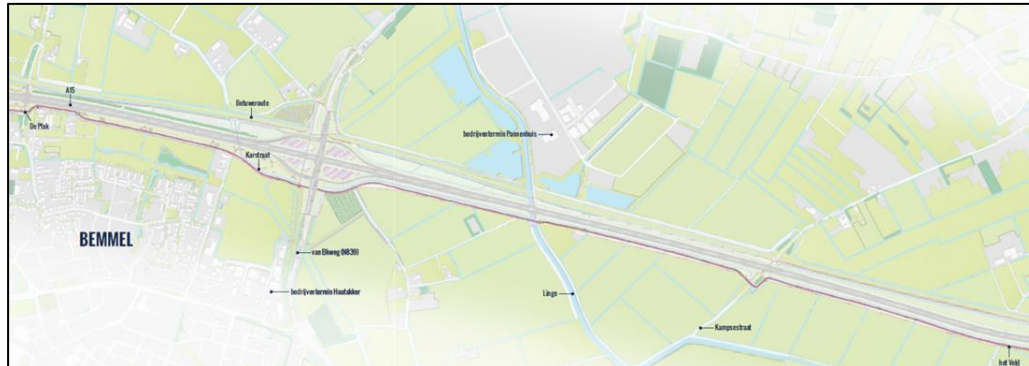
Het tracé van de snelfietsroute F15 (Bron: Provincie Gelderland).

De snelfietsroute sluit in het westen aan op het RijnWaalpad, ten noorden van de kern Bommel in de gemeente Lingewaard. Het eerste deel van de snelfietsroute gaat door Park Lingezegen, waarna de snelfietsroute via De Plak en de Karstraat de Van Elkweg (N839) oversteekt.



Uitsnede tracé snelfietsroute A15 (Bron: Provincie Gelderland).

Vervolgens zal de snelfietsroute de rivier de Linge oversteken richting de Kampsestraat en het Veld te Angeren. Voor de oversteek wordt een aparte brug gerealiseerd, geschikt voor fietsers en voetgangers. Bij de Kampsestraat zal een verkeersveilige aansluiting voor het fietsverkeer worden aangelegd.



Uitsnede tracé snelfietsroute F15 (Bron: Provincie Gelderland).

Daarna loopt het tracé verder ten zuiden van de kern Angeren en zal het via de Lodderhoeksestraat het Pannerdensch Kanaal oversteken richting de gemeente Duiven. Bij de Lodderhoeksestraat zal een verkeersveilig kruispunt voor het fietsverkeer mogelijk worden gemaakt. De oversteek van het Pannerdensch Kanaal gebeurt met een fietspad aan de noordzijde van de brug.



Uitsnede tracé snelfietsroute F15 (Bron: Provincie Gelderland).

Na de oversteek van het Pannerdensch Kanaal zal de Loodijk bij Groessen (gemeente Duiven) straks ónder de nieuwe A15 en de snelfietsroute door lopen. Met een trap met fietsgoten wordt het mogelijk om vanuit dit recreatief fietspad aan te sluiten op de snelfietsroute. De snelfietsroute loopt vanuit het Kanaal verder over Vossendel en Den Oldenhoek naar de Schraleweidsestraat. Bij Den Oldenhoek zal deels gebruikt gemaakt worden van bestaande wegen. Deze wegen worden ingericht als fietsstraat door deze te voorzien van rood asfalt. Auto's zijn hier dus te gast.



Uitsnede tracé snelfietsroute F15 (Bron: Provincie Gelderland).

Tenslotte loopt de snelfietsroute ten zuiden van de kern Groessen, waar het vervolgens aansluit op de snelfietsroute De Liemers.



Uitsnede tracé snelfietsroute F15 (Bron: Provincie Gelderland).

Verhouding tot het Tracébesluit

Het tracé van de snelfietsroute F15 is onder te verdelen in een viertal categorieën:

- 1 De delen van het tracé die zijn opgenomen in het Tracébesluit A12/A15 Ressen-Oudbroeken (ViA15).
- 2 De delen van het tracé die binnen de grenzen van het Tracébesluit A12/A15 Ressen-Oudbroeken (ViA15) liggen, maar niet als maatregel zijn opgenomen in het Tracébesluit en in het maatregelvlak Landschappelijke inpassing en zo nodig nog planologisch ingepast moeten worden.
- 3 De delen van het tracé die buiten de begrenzing van het Tracébesluit A12/A15 Ressen-Oudbroeken (ViA15) liggen en in een bestemmingsplan geregeld moeten worden.
- 4 De delen die buiten de begrenzing van het Tracébesluit A12/A15 Ressen-Oudbroeken (ViA15) liggen en reeds planologisch als fietspad of -route in een bestemmingsplan zijn verankerd.

Voor de delen van het tracé, die buiten de begrenzing van het Tracébesluit vallen of die niet als maatregel in het besluit zijn meegenomen, geldt dat deze nog juridisch-planologisch ingepast moeten worden. Ook de uitgevoerde onderzoeken in het kader van het Tracébesluit hebben geen rekening gehouden met de ontwikkeling van deze gronden als snelfietsroute. Voor de categorieën 2 en 3 is het daarom noodzakelijk om het juiste juridisch-planologische kader op te stellen zodat de realisatie van de snelfietsroute mogelijk is. Dit betekent echter niet dat de snelfietsroute strijdig is met het genomen Tracébesluit.

Het plangebied

De bovengenoemde categorieën 2 en 3 vormen gezamenlijk het plangebied van voorliggend bestemmingsplan. Concreet gaat het dan om 8 deelgebieden, waarvan 1 is aangewezen als alternatief tracé:

Deelgebied 1: De Plak (gemeente Lingewaard)

Dit tracé ligt ten zuiden van de A15 en betreft de onderdoorgang van De Plak en de aanleg van het tracé tussen De Plak en het gebied ten oosten van De Plak. Dit gedeelte ligt binnen de begrenzing van het Tracébesluit, maar is niet als maatregel opgenomen in het Tracébesluit en in het maatregelvlak Landschappelijke inpassing en wordt met dit bestemmingsplan planologisch ingepast.

Deelgebied 2: Linge/Kampsepad Zuid (gemeente Lingewaard)

Dit tracé loopt van de N839 naar De Linge en verder door naar het Kampsepad Zuid en heeft betrekking op het opwaarderen van een aan te leggen voetpad en voetgangersbrug naar een fietspad en fietsbrug. Beide zijn in het bij het Tracébesluit behorende landschapsplan opgenomen en in bestuurlijke afspraken vastgelegd. Verder wordt een nieuwe aansluiting op het Kampsepad Zuid gerealiseerd.

Deelgebied 3: Kampsestraat (gemeente Lingewaard)

Dit tracé heeft betrekking op de verkeersveilige aansluiting van het tracé van de snelfietsroute op de Kampsestraat. Dit deel ligt buiten de begrenzing van het Tracébesluit en wordt in voorliggend bestemmingsplan planologisch geregeld.

Deelgebied 4: Kruising Lodderhoeksestraat/N838 (gemeente Lingewaard)

Dit tracé heeft betrekking op het realiseren van een verkeersveilige kruising met de N838 met naastgelegen fietspad en wordt in dit bestemmingsplan planologisch geregeld.

Deelgebied 5: Kandiadijk / Loodijk (gemeente Duiven)

Dit tracé in de gemeente Duiven betreft het aanleggen van een buitendijks fietspad onder de toekomstige brug van de A15 over het Pannerdensch Kanaal door. Dit deelgebied wordt planologisch vastgelegd in voorliggend bestemmingsplan.

Deelgebied 6: nabij Den Oldenhoek 6a (gemeente Duiven)

In het Tracébesluit A12/A15 Ressen-Oudbroeken (ViA15) is in de weg Den Oldenhoek ter hoogte van Den Oldenhoek 6a een bocht voorzien om een bestaande kas heen. Dit bestemmingsplan voorziet in het recht trekken van dit gedeelte van de weg/fietspad.

Deelgebied 7: Tracé Achtergaardsestraat-Beerenclauwstraat (gemeente Duiven)

Dit deel van het tracé heeft betrekking op het aanleggen van een fietspad langs de A15 vanaf de Achtergaardsestraat naar de Beerenclauwstraat/aansluiting snelfietsroute De Liemers. Dit deel van het tracé ligt buiten de begrenzing van het Tracébesluit en wordt in dit bestemmingsplan planologisch geregeld.

Deelgebied 8: Alternatief tracé Rijswijksestraat (gemeente Duiven)

Het tracé van de snelfietsroute maakt iets voorbij Rijswijksestraat 2 (Huis Rijswijk) tot aan de Achtergaardsestraat gebruik van de bestaande weg Rijswijksestraat. Dit deel ligt buiten de begrenzing van het Tracébesluit en is reeds planologisch in een bestemmingsplan verankerd. Voor een gedeelte rondom Huis Rijswijk wordt nog onderzocht of optimalisatie mogelijk is. Door deze optimalisatie zou rijksmonument Huis Rijswijk een verbeterde en toekomstbestendige inpassing krijgen. Voor dit alternatieve tracé is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen in dit bestemmingsplan.

Inrichting snelfietsroute F15

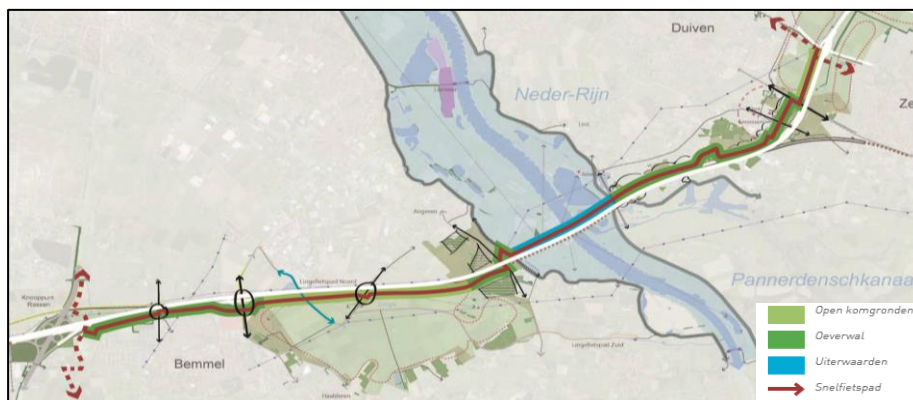
Voor de zeven deelgebieden van de snelfietsroute die samen het plangebied van dit plan vormen is door SAB een landschappelijke inpassing¹ opgesteld. De landschappelijke inpassing is grotendeels gebaseerd op het landschapsplan dat is opgesteld voor de rijksweg A15.

De snelfietsroute doorkruist een drietal landschapstypen (zie navolgende afbeelding), te weten:

- 1 *De oeverwallen (donkergroen)*: de hoge en droge gronden in het rivierengebied. Op deze gronden is veel bebouwing en opgaande beplanting, zoals elzensingels, knoteiken en hoogstamboomgaarden.
- 2 *De komgronden (lichtgroen)*: de open ruimtes in het landschap. Deze lageregelegen gebieden in het landschap overstroomden van oudsher geregeld. Openheid is een duidelijk kenmerk, maar hier en daar is ook sprake van opgaande beplanting, bestaande uit elzensingels of knotwilgen.

¹ SAB (2018). Landschappelijke inpassing. Snelfietsroute A15. 26 maart 2018.

- 3 *De uiterwaarden (blauw)*: waardevol landschapselement binnen het tracé van de snelfietsroute. Het gaat om de nevengeulen, het Pannerdensch kanaal, de natuurwaarden en de recreatieve routes die samen een belangrijke overgang vormen tussen de Betuwe en de Liemers.



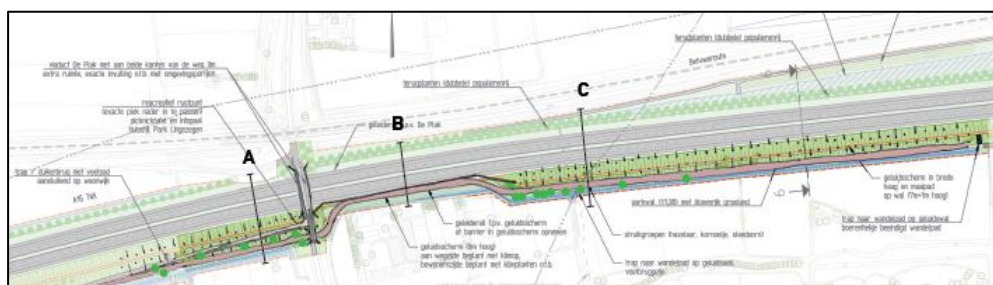
Overzichtstekening snelfietsroute in relatie tot landschapstypen (Bron: Belevingskaart Ruimtelijk kwaliteitskader en ruimtelijk kwaliteitsplan Regiovoorstel A15/A12, bewerkt door SAB).

Op basis van de bovengenoemde landschapkenmerken zijn de 7 deelgebieden verder landschappelijk ingevuld. Achtereenvolgens zullen de 7 deelgebieden landschappelijk kort worden beschreven met een plattegrond. Voor de volledige beschrijving en de profielen wordt verwezen naar de complete landschappelijke inpassing die als bijlage bij deze toelichting is opgenomen.

Voor de deelgebieden binnen de gemeente Lingewaard is de algemene lijn van het landschapsplan van de rijksweg A15 aangehouden door hier in te zetten op een eenvoudige en ruime inrichting met open zichten op het landschap en groene knooppunten.

Deelgebied 1: De Plak

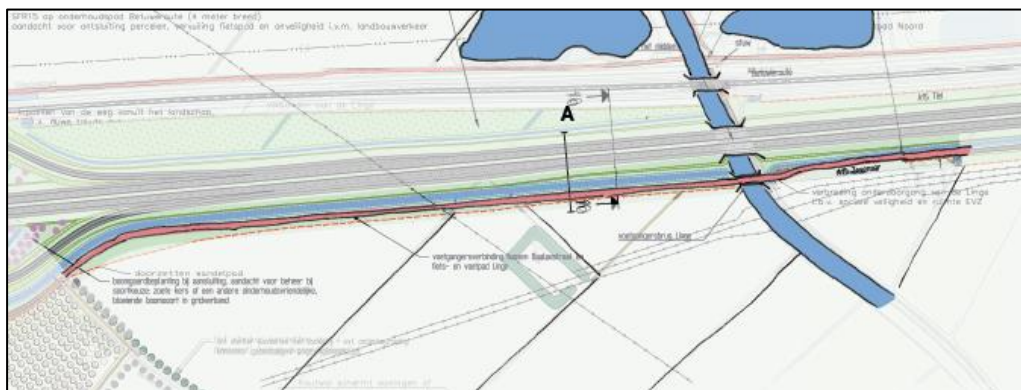
Het fietspad ligt in het parkgebied tussen Bommel en de groene geluidswal. Visueel loopt het parkgebied door tot bovenop de geluidswal. In profiel A loopt de beplanting voor Park Lingezege door tot bovenop de geluidswal. De snelweg lijkt ver weg, omdat deze niet zichtbaar is. Het fietspad is onderdeel van het park. De beplanting in dit parkgebied bepaalt het karakter, de lijn van het fietspad wordt niet benadrukt. Het smalle profiel B ligt tussen het geluidsscherm en de bebouwing en wordt niet verder beplant om een veilige en overzichtelijke ruimte te behouden. De geluidswal wordt beplant met bijvoorbeeld kamperfoelie of vijfbladige wingerd. Profiel C ligt aan de aarden geluidswal en aan een aantal landbouwgronden. Het fietspad wordt deels beplant met elzen.



Plattegrond deelgebied 1 (Bron: SAB).

Deelgebied 2: Linge/Kampsepad Zuid

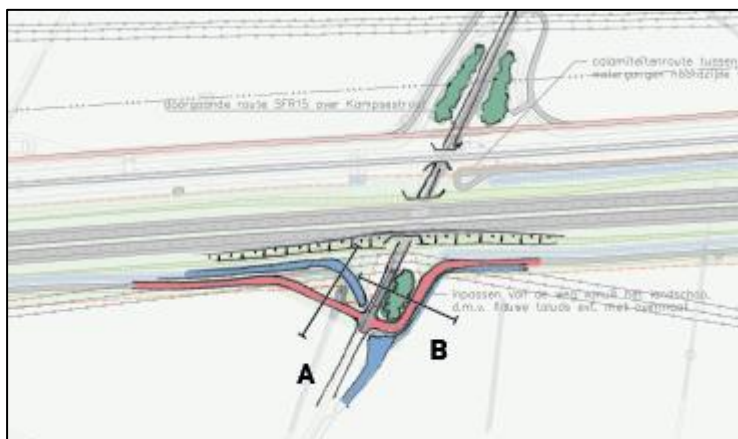
Het snelfietspad loopt hier door de open komgronden heen en kruist de rivier de Linge. De Linge is een meanderende rivier welke hier door het agrarisch landschap ligt zonder opgaande beplantingen. Het fietspad voegt zich naar dit open karakter met een eenvoudige inrichting en is vrij van opgaande beplantingen. Daarmee blijft het karakter van de open komgronden behouden.



Plattegrond deelgebied 2 (Bron: SAB).

Deelgebied 3: Kampsestraat

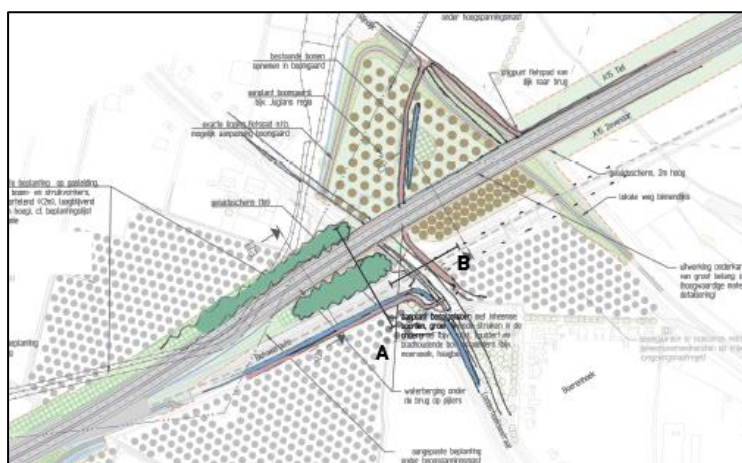
Dit deelgebied loopt door de open komgronden heen en kruist de Kampsestraat. Dit knooppunt is momenteel beplant met een inheems bosje. Deze beplanting blijft behouden zodat het knooppunt groen wordt ingepakt en een markering vormt in het open komgebied. Het fietspad wordt hier eenvoudig ingericht, passend bij het karakter van het landschap.



Plattegrond deelgebied 3 (Bron: SAB).

Deelgebied 4: Kruising Lodderhoeksestraat/N838

Het eerder zo kenmerkende open landschap is ter hoogte van deelgebied 4 overgegaan in een landschap met meer bebouwing en opgaande beplanting. Het fietspad ligt ter hoogte van profiel A tussen een sloot en een boomgaard in. Er is onvoldoende ruimte om beplanting toe te voegen tussen het fietspad en de sloot. Parallel aan de Lodderhoeksestraat steekt het fietspad het ondergrondse tracé van de Betuweroute over. De Lodderhoeksestraat kent geen opgaande beplantingen. Het fietspad sluit hier op aan.

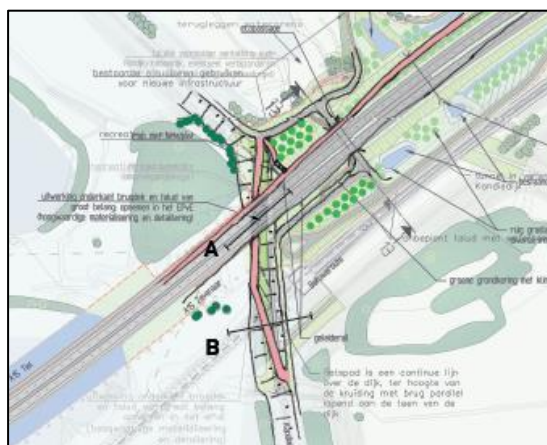


Plattegrond deelgebied 4 (Bron: SAB).

De deelgebieden 5 en 6 liggen in het meer besloten landschap met dorpen, kleine kernen en opgaande beplanting. Hier wordt de noordzijde van de snelweg straks ingepakt in de opgaande beplanting.

Deelgebied 5: Kandiadijk/Loodijk

Dit recreatief fietspad ligt hier buitendijks in het Rijnstrangengebied, waarna het onderlangs de snelweg A15 loopt. Het fietspad loopt hier onderlangs de dijk, zodat de route over de dijk diens continuïteit behoudt. Zowel aan de noord- als aan de zuidzijde staan al enkele bomen welke het fietspad enigszins camoufleren en de kenmerken van het uiterwaardenlandschap beperkt worden onderbroken. Met een trap met fietsgoten wordt het mogelijk om vanuit dit recreatief fietspad aan te sluiten op de snel-fietsroute.



Plattegrond deelgebied 5 (Bron: SAB).

Deelgebied 6: Nabij Den Oldenhoek 6A

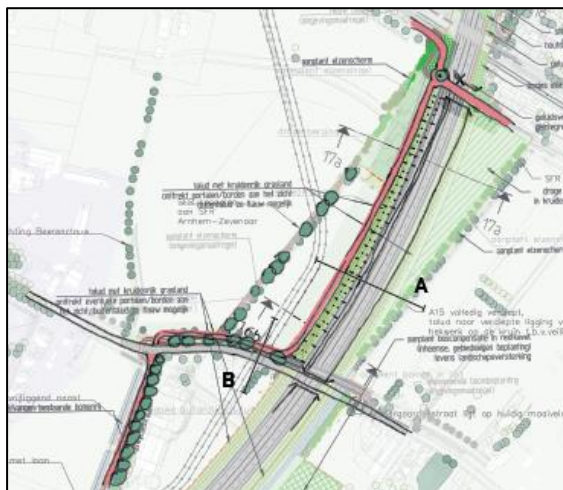
Deelgebied 6 ligt ten noorden van de snelweg A15 en zorgt ervoor dat het fietspad hier rechtdoor kan lopen. Dit deel van de snelfietsroute zal ingericht worden als fietsstraat. Dit betekent dat auto's hier te gast zijn. De snelweg wordt begrensd door een beplante geluidswal waardoor het fietspad de relatie aangaat met het landschap aan de noordzijde.



Plattegrond deelgebied 6 (Bron: SAB).

Deelgebied 7: Tracé Achtergaardsestraat-Beerenclauwstraat

Deelgebied 7 behoort tot de noordelijke kom en blijft open. Profiel A ligt op de open komgronden. De snelweg ligt hier deels verdiept en de geluidswal is niet beplant. Vanuit de omgeving loopt het landschap hier visueel door. Het fietspad krijgt hier geen begeleidende beplanting, zodat het aansluit op de openheid van deze komgronden. In profiel B ligt het fietspad achter de bestaande weg en de bestaande beplantingen. De berm tussen het fietspad en de bestaande weg is vrij breed.



Plattegrond deelgebied 7 (Bron: SAB).

Gelet op het voorgaande wordt de snelfietsroute zo veel mogelijk geïntegreerd en gecombineerd met de ontwikkeling van de rijksweg A15. Tevens wordt de snelfietsroute op een dusdanige wijze aangekleed en ingericht dat rekening wordt gehouden met de landschappelijke kenmerken waarbinnen het tracé zich bevindt. Daarmee wordt op een verantwoorde wijze de bereikbaarheid per fiets in de regio vergroot met de realisatie van voorliggend plan.

3 Beleidskader

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 *Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) en Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)*

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) bepaalt welke kaderstellende uitspraken van het kabinet bedoeld zijn om beperkingen te stellen aan de ruimtelijke besluitvormingsmogelijkheden op lokaal niveau. Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) bevestigt in juridische zin die kaderstellende uitspraken. Het gaat onder meer om nationale belangen als Rijksvaarwegen, Defensie, Ecologische Hoofdstructuur, Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde, Hoofdwegen en hoofdspoorwegen, Elektriciteitsvoorziening, Buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen en Primaire waterkeringen.

Slechts daar waar een directe doorwerking niet mogelijk is, bij de Ecologische Hoofdstructuur en bij de Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde, is gekozen voor indirecte doorwerking via provinciaal medebewind. Ten aanzien van de begrenzing van de EHS is bepaald dat niet het rijk, maar de provincies die grenzen (nader) bepalen.

In de SVIR is aangegeven dat het Rijk drie hoofddoelen heeft:

- a) het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijke economische structuur van Nederland;
- b) het verbeteren, in stand houden en ruimtelijk zeker stellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
- c) het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

Door de nationale belangen vooraf in bestemmingsplannen te borgen, wordt met het Barro bijgedragen aan versnelling van de besluitvorming bij ruimtelijke ontwikkelingen en vermindering van de bestuurlijke drukte.

Toetsing

Als gevolg van de realisatie van de snelfietsroute F15 ontstaat er een directe fietsverbinding tussen de gemeenten Lingewaard en Duiven. Daarmee draagt het plan bij aan het tweede hoofddoel van de SVIR: het verbeteren, in stand houden en ruimtelijk zeker stellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat. Het wordt immers mogelijk om zonder al te veel kruispunten, verkeerslichten en andere obstakels sneller en efficiënter per fiets tussen de gemeenten te reizen. Bovendien ontstaat er nu een verbinding tussen de bestaande snelfietsroutes RijnWaalpad en De Liemers.

Eén van de nationale belangen uit het Barro heeft betrekking op hoofdwegen en landelijke spoorwegen. Een hoofdweg is een auto- of autosnelweg van nationaal belang. De doortrekking van de rijksweg A15 kan worden gezien als een ontwikkeling van een hoofdweg. Dit geldt echter niet voor de realisatie van de snelfietsroute F15 waar voorliggend plan betrekking op heeft. Daarnaast ligt een deel van de snelfietsroute binnen

de Romeinse Limes. De Romeins Limes zijn binnen het Barro aangewezen als erfgoed van uitzonderlijke universele waarde. In het kader van het provinciaal beleid is verder aangetoond dat dit geen problemen vormt voor de uitvoerbaarheid van dit plan. Het plan is daarom niet in strijd met de SVIR en het Barro.

3.1.2 Ladder voor duurzame verstedelijking (Bro 3.1.6 tweede lid)

Vanuit het rijk wordt een zorgvuldig gebruik van de schaarse ruimte bevorderd. Hiervoor is de ladder voor duurzame verstedelijking geïntroduceerd en als procesvereiste opgenomen in artikel 3.1.6 lid 2 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Het doel dat hiermee wordt beoogd is het stimuleren van zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik en het bewerkstelligen van een goede ruimtelijke ordening, onder meer door een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden, het bevorderen van vraaggerichte programmering en het voorkomen van overprogrammering. Met de ladder wordt een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke besluiten nagestreefd. Een nieuwe stedelijke ontwikkeling moet daarom altijd worden afgewogen en gemotiveerd. Daarbij moet een beschrijving worden gegeven van de behoefte aan de betreffende ontwikkeling. Indien de ontwikkeling buiten bestaand stedelijk gebied mogelijk wordt gemaakt, dient te worden gemotiveerd waarom de ontwikkeling niet binnen bestaand stedelijk gebied wordt voorzien.

Toetsing

Uit jurisprudentie² blijkt dat de realisatie van een verbindingsweg niet wordt aangemerkt als een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Voor voorliggend plan is een toets aan de Ladder voor duurzame verstedelijking dan ook niet vereist.

Conclusie

Onderhavig plan is in overeenstemming met het Rijksbeleid.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Omgevingsvisie en –verordening Gelderland

Op 11 november 2015 hebben Provinciale Staten de Omgevingsvisie Gelderland gewijzigd vastgesteld. De Omgevingsvisie richt zich formeel op de komende tien jaar, maar wil ook een doorkijk bieden aan Gelderland op een langere termijn. De provincie heeft in de Omgevingsvisie twee doelen gedefinieerd. Het zijn doelen die de rol en kerntaken van de provincie als middenbestuur benadrukken:

- Een duurzame economische structuurversterking. Een gezonde economie met een aantrekkelijk vestigingsklimaat vraagt om sterke steden en een vitaal landelijk gebied met voldoende werkgelegenheid. Het streven is om de concurrentiekracht van Gelderland te vergroten door het duurzaam versterken van de ruimtelijk-economische structuur. De komende jaren zullen minder in het teken staan van denken in termen van 'groei' en meer in termen van 'beheer en ontwikkeling van het bestaande'.

² Zie hiervoor ook de uitspraak van de ABRvS d.d. 18 februari 2015 (ECLI:NL:RVS:2015:448).

- Het borgen van de kwaliteit en veiligheid van onze leefomgeving. Dit doel betekent vooral:
 - ontwikkelen met kwaliteit, recht doen aan de ruimtelijke, landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten van de plek; uitgaan van doelen, niet van regels;
 - zorg dragen voor een compact en hoogwaardig stelsel van onderling verbonden natuurgebieden en behoud en versterking van de kwaliteit van het landschap;
 - een robuust en toekomstbestendig water- en bodemsysteem voor alle gebruiksfuncties; bij droogte, hitte en waterovervloed;
 - een gezonde en veilige leefomgeving.

Om deze doelen in beleid te vertalen, hanteert de provincie drie aandachtsgebieden: Dynamisch, Mooi en Divers Gelderland. Ontwikkelingen in Gelderland wil de provincie benaderen vanuit elk van deze drie perspectieven, die elkaar aanvullen:

- dynamisch: de (ruimtelijk-economische) ontwikkelingen en de geleiding daarvan op provinciaal niveau;
- mooi: de Gelderse kwaliteiten die bescherming nodig hebben en ruimte voor behoud door ontwikkeling;
- divers: het herkennen van de regionale verschillen in maatschappelijke vraagstukken en opgaven en het koesteren van de regionale identiteiten.

De provincie beschikt over verschillende instrumenten waarmee zij haar ambities realiseert. De Omgevingsverordening wordt ingezet voor die onderwerpen waarvoor de provincie eraan hecht dat de doorwerking van het beleid van de Omgevingsvisie juridisch gewaarborgd is. De verordening voorziet ten opzichte van de Omgevingsvisie niet in nieuw beleid en is daarmee dus beleidsneutraal. De inzet van de verordening als juridisch instrument om de doorwerking van het provinciaal beleid af te dwingen is beperkt tot die onderdelen van het beleid waarvoor de inzet van algemene regels noodzakelijk is om provinciale belangen veilig te stellen of om uitvoering te geven aan wettelijke verplichtingen.

De Omgevingsverordening richt zich net zo breed als de Omgevingsvisie op de fysieke leefomgeving in de Provincie Gelderland. Dit betekent dat vrijwel alle regels die betrekking hebben op de fysieke leefomgeving opgenomen zijn in de Omgevingsverordening. Het gaat hierbij om regels op het gebied van ruimtelijke ordening, milieu, wonen, water, mobiliteit en bodem. De verwachting is dat de Omgevingsverordening op termijn alle regels zal gaan bevatten die betrekking hebben op de fysieke leefomgeving.

Toetsing

Raadpleging van de digitale versie van de Omgevingsvisie en -verordening wijst uit dat de gronden van het plangebied diverse provinciale thema's raken. Navolgend worden de thema's behandeld.

Groene Ontwikkelingszone (GO) (gedeelte deelgebied 1)

In de Omgevingsverordening van Provincie Gelderland wordt gesteld dat kleinschalige ontwikkelingen binnen de Groene Ontwikkelingszone (GO) mogelijk zijn mits de kernkwaliteiten van het betreffende gebied, in hun onderlinge samenhang, per saldo substantieel worden versterkt en mits deze versterking planologisch is verankerd in een bestemmingsplan. Voor wat betreft natuur en landschap is de provincie Gelderland

opgedeeld in verschillende deelgebieden met ieder eigen kernkwaliteiten en ontwikkelingsdoelen. Het plangebied behoort tot het deelgebied 'Overbetuwe'. SAB heeft een natuuronderzoek uitgevoerd waarin ook de Groene Ontwikkelingszone wordt beschouwd. Voor de onderzoeksresultaten wordt verwezen naar de bijlage en naar paragraaf 4.3.

Intrekgebied (deelgebieden 1, 2, 3, en 4)

De provincie streeft ernaar het grondwater als bron voor de drinkwatervoorziening te beschermen. Voor een effectieve en duurzame veiligstelling van de openbare drinkwatervoorziening maakt de provincie daardoor onder andere gebruik van regelgeving en vergunningverlening. De provincie wil niet dat fossiele energie (aardgas, aardolie, schaliegas of steenkoolgas) gewonnen wordt in de intrekgebieden voor de drinkwatervoorziening. De Omgevingsverordening regelt dan ook dat een bestemmingsplan ter plaatse van een intrekgebied niet mag voorzien in een bestemming die de winning van fossiele energie mogelijk maakt. Aangezien voorliggend plan enkel de realisatie van een snelfietsroute mogelijk maakt, is er geen sprake van de winning van fossiele energie en vormt dit verder geen problemen ten aanzien van de drinkwatervoorziening.

Nationaal Landschap (gedeelte deelgebied 4)

Een deel van het plangebied maakt onderdeel uit van het Nationaal Landschap 'Gelderse Poort'. Nationale Landschappen zijn de symbolen van het Gelderse cultuurlandschap. Deze gebieden geven op (inter)nationale schaal een afspiegeling van de landschappelijke kwaliteit en krijgen daarom speciale aandacht in het provinciale beleid. De provincie Gelderland wil middels ruimtelijke ontwikkelingen samen met haar partners de kernkwaliteiten van de Nationale Landschappen behouden, herstellen en versterken en de landschappelijke samenhang vergroten.

De Omgevingsverordening Gelderland heeft in artikel 2.7.4.2 de ambities ten aanzien van Nationale Landschappen juridisch vertaald. Dit betekent dat een bestemmingsplan dat betrekking heeft op gronden binnen een Nationaal Landschap alleen bestemmingen mogelijk mag maken die de kernkwaliteiten van het Nationaal Landschap niet aantasten of versterken. In afwijking hiervan zijn activiteiten die afbreuk doen aan de kernkwaliteiten of deze kernkwaliteiten niet versterken mogelijk indien voldaan wordt aan de volgende voorwaarden:

- a als er geen reële alternatieven zijn;
- b er sprake is van redenen van groot openbaar belang; en
- c er compenserende maatregelen worden getroffen ter waarborging van de kernkwaliteiten van de Nationale Landschappen zoals vastgelegd in Bijlage 6 Kernkwaliteiten Nationale Landschappen.

Voor redenen van groot openbaar belang zijn een aantal voorbeelden opgesomd, zoals de menselijke gezondheid, de openbare veiligheid, werkgelegenheid, het ontstaan van voor het milieu wezenlijk gunstigere effecten of andere grote maatschappelijke opgaven.

Binnen het Nationaal Landschap 'Gelderse Poort' worden een tweetal deelgebieden onderscheiden. Ieder deelgebied heeft vervolgens haar eigen kernkwaliteiten. Onderhavige ontwikkeling ligt binnen deelgebied 'Ooijpolder en Rijnstrangen'.

Binnen dit deelgebied gelden de volgende kernkwaliteiten:

- *Gave gradiënten van kom-oeverwal-uiterwaard-rivier en dynamiek van de rivieren.*
 - Kommen en oeverwallen zijn minder ontwikkeld dan verder westelijk in het riviereengebied; het gebied maakt deel uit van een stroomvlakte tussen de stuwwalrestanten van Montferland/Elten en Nijmegen-Kleef. De grootste open kom ligt in zeldzaam fraai contrast tegen de stuwwal bij Nijmegen-Ubbergen-Beek. De oeverwallen zijn relatief smal en klein, samenhangend met de zeer vele tracéwisselingen die de rivier hier heeft gekend.
 - De huidige bandijken (winterdijken) liggen grotendeels op oude tracés, herkenbaar aan de vele binnen- en buitengedijkte wielen, die veelal van hoge ouderdom zijn. Daar waar aan de rivierzijde nieuwe dijken zijn gebouwd, zijn de oude dijken als relict blijven liggen, bijvoorbeeld de Kerkdijk zuidoost van Ooij, de Kapitteldijk bij Leuth en de Ooyse Dijk bij Oud Zevenaar. Verspreid door het gebied komen tal van oude dijken en kaden voor die veelal niet meer functioneel zijn, maar die spreken van de strijd tegen het rivierwater.
- *Overwegend open landschap met in de kom afwisseling van weidebouw, oude strangen en kleiputten met oobos; oeverwal afwisselend open en kleinschalig met afwisseling van bouwland, grasland, boomgaard.*
 - Complexen van strangen (oude rivierarmen) komen voor ten noorden van het splitsingspunt van Rijn en Waal: Rijnstrangen. Bij deze strangen hoort opvallend microreliëf parallel aan de voormalige stroombeddingen. Elders komen ook oude rivierarmen voor, maar dan niet in complexvorm;
 - Kleiputten zijn overblijfselen van 150 jaar winning voor de baksteenindustrie. Voormalige steenfabrieksterreinen zijn niet ver van de grote putten verwijderd gelegen aan de rivier. Grote complexen liggen in Groenlanden, de Kekerdomsche Waard en de Lobberdensche Waarden.
 - Nabij de Duitse grens komt een heggenlandschap voor dat aansluit bij het oude cultuurlandschap van de Duffelt aan gene zijde.
- *Vrij uitzicht vanaf de dijk over het binnendijkse landschap, over de rivieren, en naar de stuwwallen van Nijmegen en Montferland.*
- *Cultuurhistorische kwaliteiten verweven in het landschap, zoals talrijke historische boerderijen, plaatselijk op terpen, en relictten van de IJssellinie.*
- *Bebouwing overwegend geconcentreerd in dorpen en (dijk)linten*
 - De strijd tegen en het leven met het rivierwater heeft zeer hoge cultuurhistorische kwaliteiten opgeleverd: dijken met wielen, kaden, binnendijkse afwateringsstelsels, bebouwing op hogere plaatsen.
 - Bewoning is van oudsher gebonden aan hogere, voor het rivierwater relatief veilige plaatsen.
- *Dorpen en gehuchten op oeverwallen (vele), pleistocene zandopduikingen (donk van Persingen), boerderijen op terpen, hier 'pollen' geheten. Bewoning langs de dijken bestaat uit voormalige boerderijen, vooral kleinere, en voormalige steenfabriekswoningen. Steenfabriekswoningen zijn in veel gevallen in kleine en grotere complexen gebouwd door de fabrikanten. De eigenlijke steenfabrieksterreinen zijn karakteristieke in de uiterwaard verhoogde terreinen, de meeste al relict, een enkele nog met productiebedrijf.*
 - Uit de Koude Oorlog stamt de IJssellinie, die relictten heeft achtergelaten in de Bemmelsche Waarden (defensiedijk) en de Ooijpolder (defensiedijk, inundatievlakte, hospitaal- en commandobunkers, ingegraven Shermantanks) en een inlaatwerk bij Westervoort.

- *Sterk contrast met besloten stuwwal.*
- *Rust, ruimte, donkerte.*
 - Het gebied is een oase van rust, ruimte en donkerte te midden van een steeds verder verstedelijkende omgeving: aan de noordkant de reeks van sterk uitgegroeide kernen Arnhem-Westervoort-Duiven-Zevenaar-Didam, west Arnhem-Huissen-Bemmel, zuidwest Nijmegen.

Zoals uit de opgestelde landschappelijke inpassing volgt, is het open landschap ter hoogte van deelgebied 4 overgegaan in een landschap met meer bebouwing en opgaande beplantingen. Het deel van het fietspad dat binnen het Nationaal Landschap ligt, bevindt zich ten noorden van de Lodderhoeksestraat. Hier loopt het fietspad zo veel mogelijk langs de bestaande structuren in het landschap. Dit betekent dat het fietspad zo veel mogelijk parallel loopt aan de bestaande infrastructuur. Aangezien de Lodderhoeksestraat zelf geen opgaande beplanting kent, zal het fietspad hier ook niet verder aangeplant worden. Daarmee blijft de openheid van het gebied hier zo veel mogelijk overeind. Een deel van het fietspad kan niet parallel langs bestaande infrastructuur worden gerealiseerd en zal worden opgenomen in een kleinschalige, nog aan te leggen, boomgaard. Boomgaarden zijn een veel voorkomende verschijning in deze streek en maken ook onderdeel uit van de kernkwaliteiten van het deelgebied. Daarmee wordt het fietspad op een streekeigen wijze verder ingepast in het landschap en worden de kernkwaliteiten uit het Nationaal Landschap niet aangetast. Daarmee vormt het verder geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van de ontwikkeling.

Romeinse Limes (deelgebieden 4 en 5)

De Romeinse Limes zijn binnen het Barro aangewezen als een erfgoed van uitzonderlijke universele waarde vanwege de unieke, samenhangende en goed bewaard gebleven voormalige (militaire) grens van het Romeinse Rijk. De Limes ligt langs de toenmalige loop van de Rijn met archeologische overblijfselen uit de periode 0 tot 400 na Chr. bestaande uit:

- forten (castella), burgerlijke nederzettingen (kampdorpen/vici) en grafvelden;
- militaire infrastructuur, bestaande uit wegen, waterwerken en wachttorens;
- scheepswrakken.

In de Omgevingsverordening Gelderland is geregeld dat bestemmingsplannen die betrekking hebben op gronden binnen de Romeinse Limes geen activiteiten mogelijk maken die de bovengenoemde kernkwaliteiten doen aantasten. Aangezien de snel-fietsroute parallel en/of rondom de bestaande infrastructuur en de beoogde rijksweg A15 komt te liggen is het effect op de kernkwaliteiten van de Romeinse Limes hier beperkt en vormt het geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van de ontwikkeling. Dit wordt bevestigd door het uitgevoerde archeologische bureauonderzoek, waarvan de resultaten in paragraaf 4.10 nader uiteen worden gezet.

Gelders Natuurnetwerk (deelgebied 5)

Deelgebied 5 ligt binnen het GNN. In het GNN zijn in principe geen nieuwe functies mogelijk, tenzij er geen reële alternatieven zijn en er sprake is van redenen van groot openbaar belang. SAB heeft een natuuronderzoek uitgevoerd waarin ook het Gelders Natuurnetwerk wordt beschouwd. Voor de onderzoeksresultaten wordt verwezen naar de bijlage en naar paragraaf 4.3.

Natura 2000 (deelgebied 5)

Dit deelgebied ligt binnen Natura 2000-gebied Rijntakken. Een nader onderzoek, in de vorm van een voortoets Natura 2000, is noodzakelijk om te onderzoeken of negatieve effecten op instandhoudingsdoelstellingen van dit Natura 2000-gebied mogelijk zijn. SAB heeft een natuuronderzoek uitgevoerd waarin ook Natura 2000-gebied Rijntakken wordt beschouwd met behulp van een voortoets Natura 2000. Voor de onderzoeksresultaten wordt verwezen naar de bijlage en naar paragraaf 4.3.

Geluidhinder (deelgebied 5)

Het buitendijks fietspad onder de toekomstige brug van de A15 over het Pannerdsch Kanaal door is aangewezen als 'geluidhinder' binnen de Omgevingsverordening. Deze gebieden zijn aangewezen als stiltegebied en kennen regels ter voorkoming of beperking van geluidhinder. Het is binnen deze gronden verboden om 'toestellen' te gebruiken waardoor het ervaren van natuurlijke geluiden kan worden verstoord. Daarnaast is het verboden zich met een motorvoertuig of bromfiets te bevinden buiten de openbare weg of buiten andere voor bestemmingsverkeer open staande wegen of terreinen. Aangezien voorliggend plan enkel voorziet in de realisatie van een snelfietsroute is geen sprake van 'toestellen' die het ervaren van natuurlijke geluiden kunnen verstoren.

Molenbiotoop (gedeelte deelgebied 7)

In de Omgevingsvisie en –verordening van de provincie Gelderland wordt gestreefd naar het in stand houden van de molens in Gelderland. De molens zijn namelijk een identiteitsbepalend onderdeel van Gelderland. De provincie heeft dan ook als ambitie dat de omgeving van de molens zodanig wordt ingericht dat de molens kunnen blijven draaien. Daartoe beschermt de provincie de ruimte rond de molens tegen ongewenste ingrepen. In de Omgevingsverordening is daarom geregeld dat op gronden die zijn aangewezen als Molenbiotoop geen nieuwe bebouwing en/of beplanting is toegestaan, tenzij is aangetoond dat het functioneren van de molen door middel van windvang niet wordt beperkt. Met de realisatie van de snelfietsroute wordt geen bebouwing en/of beplanting mogelijk gemaakt die een dusdanige hoogte kennen (12 meter of hoger) dat dit het functioneren van de molen beperkt.

3.2.2 Gelderse ladder voor duurzaam ruimtegebruik

Het accent van stedelijke ontwikkelingen verschuift van nieuwbouw naar het vitaliseren van bestaande gebieden en gebouwen. Voor een goede afweging van keuzes voor locaties van nieuwe gebouwen staat de Gelderse ladder voor duurzaam ruimtegebruik centraal. Met deze ladder wordt een transparante besluitvorming en een zorgvuldige ruimtelijke afweging nagestreefd. Het gaat om het tijdig afwegen van kansen en mogelijkheden om bestaande gebouwen te benutten bij overwegingen van nieuwe bebouwing. Een goede afweging volgens de ladder vraagt om kennis van de bestaande voorraad. Gekoppeld daaraan zijn er vragen over de opgaven en kwaliteiten in een gebied:

- Past de ontwikkeling bij de doelen in Gelderland? Zo ja:
- Hoe voegt de ontwikkeling extra kwaliteit toe aan een gebied?

Als juridische basis gebruikt de provincie de ladder voor duurzame verstedelijking die het Rijk heeft vastgelegd in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Elke ruimtelijke ontwikkeling dat voorziet in een nieuwe stedelijke ontwikkeling dienen gemeenten vol-

gens de rijksladder aan de hand van drie stappen de locatiekeuze te motiveren. Deze rijksladder is van provinciaal belang. Aangezien de juridische borging van de ladder al geregeld is in het Bro, heeft de provincie de ladder niet nogmaals opgenomen in de provinciale omgevingsverordening. De Gelderse ladder is daarentegen wel opgenomen in de Omgevingsvisie en biedt op enkele aspecten een aanvulling op de rijksladder.

Toetsing

Voorliggend plan is in paragraaf 3.1.2 reeds getoetst aan de rijksladder. Ten aanzien van de rijksladder geeft de provincie Gelderland met haar Gelderse ladder extra richting op het gebied van duurzaam ruimtegebruik. Daarbij vraagt de provincie om extra aandacht voor het toevoegen van kwaliteit aan de leefomgeving. De provincie acht het van belang dat er een goede match ontstaat tussen de kwaliteiten van het ruimtelijk initiatief en de kwaliteiten van de locatie en het omliggende gebied.

Zoals eerder genoemd is voor de 7 deelgebieden die samen het plangebied van deze ontwikkeling vormen een landschappelijke inpassing opgesteld. Bij deze inpassing is zo veel mogelijk aangesloten bij de landschappelijke kenmerken waarbinnen de snel-fietsroute ligt en het opgestelde landschapsplan voor de rijksweg A15. Daarmee wordt de inrichting van het fietspad zo veel mogelijk aangesloten bij de inrichting van de rijksweg en sluit het aan op de landschappelijke kenmerken. Daartoe wordt gesteld dat de Gelderse ladder voor duurzaam ruimtegebruik geen belemmering vormt voor de uitvoerbaarheid van onderhavig plan.

Conclusie

Onderhavig plan is niet in strijd met het provinciaal beleid.

3.3 Regionaal beleid

3.3.1 Ruimtelijk kwaliteitskader en ruimtelijk kwaliteitsplan Regiovoorstel A15/A12

Dit document betreft het voorstel van de regio voor een zorgvuldige inpassing van de rijksweg A15-A12. Provincie Gelderland en de gemeenten Duiven, Overbetuwe, Lingewaard en Zevenaar hebben (in overleg met de waterschappen) gezamenlijk geformuleerd 'wat' hiervoor van wezenlijk belang is en op 'welke wijze' dit in een goede onderlinge samenhang gerealiseerd kan worden. Het omvat een ruimtelijk kwaliteitskader (RKK) en een ruimtelijk kwaliteitsplan (RKP) voor de inpassing van de rijksweg A15-A12. Het ruimtelijk kwaliteitskader is een inventarisatie, een analyse van en een studie naar de onderlinge samenhang tussen de ruimtelijk-functionele structuren en de gebiedseigenkenmerken van het landschap. Het ruimtelijk kwaliteitsplan betreft een optimalisatie van het ViA15 ontwerp en de aansluitingen met het omliggend gebied. De ligging van het tracé en de daarbij behorende onderzoeken zijn uitgangspunt geweest. Het ruimtelijke kwaliteitsplan, een zodanig ontwerp, dat elke structuur optimaal functioneert en structuren elkaar versterken, gericht op een aangenaam leefmilieu. Het document richt zich op het bereiken van een goede en samenhangende inpassing van het project A15 / A12, zodanig dat er sprake is van een goede aansluiting in alle opzichten met het omliggend leefgebied. Het is het voorstel van de Regio voor de optimalisatie van, en een noodzakelijke aanvulling, voor de inpassing van het project rijksweg A15-A12.

Toetsing

Het ruimtelijk kwaliteitskader bevat naast een beschrijving van de kernkwaliteiten op het gebied van landschap, water, ecologie en cultuurhistorie een aantal gebiedsopgaven waarmee in het ontwerp en de realisatiefase van de snelweg rekening mee moet worden gehouden. Een aantal van deze gebiedsopgaven hebben ook betrekking op de realisatie van de snelfietsroute waar voorliggend plan betrekking op heeft. Het gaat om het volgende:

Integratie van Park Lingezege:

Park Lingezege is een landschapspark in ontwikkeling tussen Arnhem en Nijmegen. Het park biedt ruimte voor mensen, landbouw, natuur en water. Met de ontwikkeling van het park wordt het gebied verder toegankelijk gemaakt voor recreanten en wordt een kwaliteitsimpuls voorzien zodat het park een duurzame groene buffer blijft. Momenteel doorkruist de Betuweroute het gebied al en met de doortrekking van de rijksweg A15 door het gebied doet zich de kans voor dat er barrièrewerking optreedt. Daarom is het van belang dat de karakteristieke elementen van het park overeind blijven. Een gedeelte van deelgebied 1 uit voorliggend plan maakt onderdeel uit van Park Lingezege. In de landschappelijke inpassing die is opgesteld voor dit deelgebied is gekozen om de beplanting uit Park Lingezege het karakter te laten bepalen. De beplanting blijft daarom gehandhaafd en het fietspad wordt hierbinnen geïntegreerd zonder dat hierop de nadruk ligt. Zo blijft het karakter van Park Lingezege overeind en wordt een goede integratie aangegaan met de snelfietsroute.

De open Lingeekom:

Het open komgebied tussen Bommel en het Pannerdensch Kanaal kent een unieke beleving vanwege de weidse uitzichten. De realisatie van de snelweg en de snelfietsroute dient dan ook zorgvuldig plaats te vinden zodat dit karakter zo veel mogelijk gehandhaafd blijft. Daarom is in de landschappelijke inpassing van deze deelgebieden (1, 2 en 3) gekozen om het fietspad eenvoudig in te richten. Hiermee wordt onder andere bedoeld dat er verder geen opgaande beplanting rondom het fietspad wordt aangebracht zodat het open karakter gewaarborgd is. Enkel rondom knooppunten wordt streekeigen beplanting voorzien. Via de landschappelijke inpassing zijn daarmee de karakteristieke kenmerken van het open komgebied beschermd.

De open kom tussen Duiven en Zevenaar:

Tenslotte is het gebied waar de snelfietsroute F15 aansluit op de snelfietsroute De Liemers opgenomen als gebiedsopgave. Hier geldt dat de aansluitingen op de bestaande infrastructuur zorgvuldig dient plaats te vinden zodat de open groene ruimte wordt gerespecteerd en er geen barrièrewerking optreedt. Deze opgave is van belang voor de verdere inrichting van deelgebied 7. Om de openheid van de komgronden daar in stand te houden is gekozen om het fietspad bij de aansluiting met de snelfietsroute De Liemers verder niet te voorzien van begeleidende beplanting.

Met het opstellen van de landschappelijke inpassing is rekening gehouden met de kernkwaliteiten die het ruimtelijk kwaliteitskader heeft gepresenteerd. Ook is rekening gehouden met de genoemde gebiedsopgaven. Daarmee past de ontwikkeling binnen het ruimtelijk kwaliteitskader en ruimtelijk kwaliteitsplan Regiovoorstel A15/A12.

Conclusie

Voorliggend plan is niet in strijd met het regionale beleid.

3.4 Gemeentelijk beleid

3.4.1 Structuurvisie Gemeente Lingewaard 2012-2022

Op 31 mei 2012 is de Structuurvisie Lingewaard 2012 - 2022 vastgesteld. In deze structuurvisie zijn de kaders van de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van de gemeente Lingewaard beschreven. In de structuurvisie is voor de ontwikkeling van het stedelijk netwerk een aantal opgaven geformuleerd, te weten:

- 1 Uiterwaarden toegankelijk en recreatief aantrekkelijk maken;
- 2 Park Lingezen;
- 3 Hoogwaardig openbaar vervoer;
- 4 Ontwikkelen van de knooppunten;
- 5 Ontwikkelen van het recreatieve routenetwerk;
- 6 Concentreren glastuinbouw;
- 7 Versterken en verlevendigen van de lokale economie in het Huissense centrum;
- 8 Landschap, recreatie en economie met elkaar verbinden.

Daarnaast zijn er enkele opgaven geformuleerd met betrekking tot ontwikkelingen op lokale schaal, te weten:

- 1 Ontwikkeling van de dijkzone als authentiek en cultuurhistorisch bepalend landschap;
- 2 Waterberging;
- 3 De lokale 'ring' als utilitaire verplaatsingsroute, de dijk als verplaatsingsroute voor de genierter;
- 4 Verbinden van wonen en werken met de hoofdinfrastructuur;
- 5 Bouwen van woningen;
- 6 Versterken en verlevendigen lokale economie;
- 7 Werken aan een vitaal platteland;
- 8 Versterken leefbaarheid en identiteit van de woonkernen.

Toetsing

In de Structuurvisie wordt aangegeven dat het utilitair langzaam verkeer, ofwel het dagelijks fiets- of voetgangersverkeer voor een groot gedeelte bestaat uit woonwerkverkeer. Daarnaast is er ook veel recreatief fietsgebruik in de gemeente Lingewaard. Eén van de opgaven die de Lingewaardse structuurvisie schetst, is het verbinden van wonen en werken met de hoofdinfrastructuur. Daarmee wordt het belang geschetst van snelle en veilige verplaatsingsmogelijkheden voor een goed functionerend netwerk van wonen, werken, voorzieningen en groene recreatieruimte. De nadruk ligt dus niet alleen op een efficiënt fietsnetwerk, ook geeft de structuurvisie aandacht aan het realiseren van een verkeersveilig fietsnetwerk binnen haar gemeentegrenzen.

Met de realisatie van de snelfietsroute F15 wordt een snelle, efficiënte fietsverbinding gerealiseerd tussen de gemeenten Lingewaard en Duiven. Daarmee worden de bestaande snelfietsroutes RijnWaalpad en De Liemers met elkaar verbonden. Deze ontwikkeling draagt dan ook bij aan het verbinden van wonen en werken met de hoofdinfrastructuur. Het wordt immers aantrekkelijker voor het regionale/lokale woon-

werkverkeer om te reizen per fiets. Tevens draagt de ontwikkeling bij aan een verkeersveiliger fietsnetwerk, aangezien het fietsverkeer wordt gescheiden van het autoverkeer. Het plan past dan ook binnen de doelstellingen van de structuurvisie van de gemeente Lingewaard.

3.4.2 Gemeentelijk mobiliteitsplan 2017 – Gemeente Lingewaard

Het gemeentelijk mobiliteitsplan 2017 van de gemeente Lingewaard vormt het actueel verkeersbeleidsplan met bijbehorend maatregelenprogramma. Het mobiliteitsplan is onder andere de leidraad en het toetsinstrument bij ruimtelijke ontwikkelingen en werkzaamheden in de openbare ruimte. Het mobiliteitsplan zet in hoofdlijnen in op de volgende doelen:

- Verbeteren bereikbaarheid/verkeersdoorstroming.
- Verbeteren verkeersveiligheid.
- Duurzamere mobiliteit.
 - Bevorderen fietsgebruik.
 - Bevorderen openbaar vervoer.
 - Verbeteren ketenmobiliteit.
- Beperken verkeerslawaaï, uitstoot, energiegebruik en barrièrewerking.
- Ordenen parkeren.

Een nieuw accent binnen het gemeentelijk mobiliteitsplan 2017 is het sterker inzetten op het bevorderen van fietsgebruik als alternatief voor de auto, zowel vanuit het oogpunt van bereikbaarheid als duurzaamheid en volksgezondheid. Het beleid is er dan ook op gericht om fietsgebruik te bevorderen en veiliger en prettiger te maken. Dit probeert de gemeente Lingewaard te bereiken middels:

- Aanleg van nieuwe fietsverbindingen.
- Verbeteren van bestaande fietspaden.
- Aanleg oversteekvoorzieningen (ook voor de veiligheid).
- Plaatsen van voldoende fietsparkeervoorzieningen.
- Aandacht voor de fiets bij ruimtelijke ontwikkelingen en werkzaamheden in de openbare ruimte.
- Promotie, bijvoorbeeld woon- werkvergoedingen, aandacht voor de fiets op de gemeentelijke website en de gemeentepagina.

Toetsing

Voorliggend plan voorziet in de realisatie van een snelfietsroute langs de nieuwe A15. De snelfietsroute vormt een nieuwe verbinding tussen de gemeenten Lingewaard en Duiven en is als maatregel opgenomen in het gemeentelijk mobiliteitsplan 2017. Deze nieuwe verbindingroute sluit aan op het doel van het mobiliteitsplan om het fietsgebruik te bevorderen als alternatief voor de auto. De snelfietsroute zorgt immers voor een efficiënte en snellere route tussen beide gemeenten en verbetert de bereikbaarheid per fiets aanzienlijk. Daarmee past het plan binnen de doelstellingen van het gemeentelijk mobiliteitsplan van Lingewaard.

3.4.3 Structuurvisie Duiven 2015

De Structuurvisie Duiven 2015 is op 28 september 2015 door de gemeenteraad van Duiven vastgesteld. Hierin geeft de gemeente Duiven de ontwikkelingsrichting en de ruimtelijke kaders die de gemeente hanteert bij het afwegen van initiatieven. In de

structuurvisie worden een aantal bijzondere waarden getypeerd, die aangeven dat Duiven verschillende gezichten heeft. Het samenspel van deze gezichten maakt dat Duiven een uniek karakter heeft:

- landschap: Duiven als landschappelijk bijzonder gebied;
- wonen: kern Duiven als verstedelijkt dorp;
- economie: Duiven als economische groeikern;
- landbouw: Duiven als agrarische gemeente;
- infrastructuur: Duiven centrale spin in het web van (inter)nationale infrastructuur;
- klimaat: Duiven als voorbeeld én stimulator van duurzame energie;
- cultuurhistorie: Duiven als cultuurhistorisch waardevolle gemeente.

Toetsing

Op het gebied van infrastructuur bevat de structuurvisie meerdere doelen. Eén van de doelen is meer mensen op de fiets krijgen. Om mensen op de fiets te krijgen moet fietsen daadwerkelijk aantrekkelijker worden. Dit wil men niet alleen bereiken door meer verbindingen te realiseren, maar ook door veilige fietsroutes en een goede vormgeving. Met het aanleggen van hoogwaardige snelfietsroutes tussen woon-, werk- en schoollocaties én het verbeteren van de veiligheid, aantrekkelijkheid en directheid van het fietsnetwerk binnen de gemeente probeert de gemeente het fietsgebruik dus te stimuleren. De realisatie van de snelfietsroute F15 past dan ook binnen de doelstellingen van de structuurvisie van de gemeente Duiven.

3.4.4 Mobiliteitsplan Duiven 2016-2026

Het Mobiliteitsplan Duiven 2016-2026 bevat het actuele verkeersbeleidskader voor de gemeente Duiven. Het plan geeft aan welke maatregelen nodig zijn om Duiven bereikbaar, leefbaar en veilig te houden. Het mobiliteitsplan ziet de volgende kernopgaven:

- Meer ruimte voor fiets, voetgangers en duurzame mobiliteit.
- Pas hoofdstructuren aan op de doortrekking A15 en verbreding A12.
- Zet in op heldere lokale hoofdstructuren Duiven.
- Aanpak verkeersveiligheid naar gebieden en doelgroepen.
- Garanderen bereikbaarheid regionale bedrijventerreinen voor alle modaliteiten.
- Leefbare en aantrekkelijke woonbuurten door 'maatwerk aanpak' parkeren.
- Veranderen overheid: samen met de buurt.
- Schone luchten zo min mogelijk geluidshinder.

Toetsing

Op het gebied van fietsen wordt in Duiven steeds meer, sneller en over grotere afstanden gefietst. Er is daarom ook behoefte aan bredere herkenbare fietsinfrastructuur die de doorstroming en veiligheid van de fietser bevordert. Dit gebeurt in de provincie en in de regio onder andere met het aanleggen van snelfietsroutes. Momenteel kent de gemeente Duiven al de snelfietsroute De Liemers. Daarnaast werkt de gemeente aan een tweede snelfietsroute die ten noorden loopt van de kern Duiven. Ook de snelfietsroute F15 is opgenomen als één van de projecten binnen het Mobiliteitsplan van de gemeente Duiven. Voor Duiven zorgt deze nieuwe verbinding voor fietsroutemogelijkheden richting de gemeente Lingewaard en verder richting Nijmegen en/of Arnhem-Zuid. Dit is niet alleen een aantrekkelijke ontwikkeling voor woon-werkfietsverkeer, ook voor recreatieve routes in het buitengebied van Duiven biedt dit

kansen. Voorliggend plan past dan ook binnen het gemeentelijk mobiliteitsplan van Duiven.

Conclusie

Voorliggend plan is niet in strijd met het beleid van de gemeenten Lingewaard en Duiven.

4 Milieu- en omgevingsaspecten

4.1 Bodem

Algemeen

Voordat een bestemmingsplan wordt vastgesteld voor de toevoeging van functies waar langdurig of frequent mensen verblijven, moet aangetoond zijn dat de bodem en het grondwater geschikt zijn voor het beoogde gebruik.

Toetsing

De snelfietsroute F15 kan gezien worden als een ontwikkeling waar mensen niet langdurig of frequent verblijven. Het uitvoeren van een verkennend bodemonderzoek wordt daarom niet noodzakelijk geacht. Aangezien er echter grondroeringen plaatsvinden bij de uitvoeringswerkzaamheden voor de snelfietsroute speelt de bodemkwaliteit en de omgang met verontreinigde grond, grondwater en waterbodem een rol. Zo regelt het Besluit bodemkwaliteit (Bbk) dat hergebruik van sterk verontreinigde grond niet is toegestaan. Op de omgang met verontreinigde waterbodem is de Waterwet van toepassing.

Om inzicht te krijgen in de eventuele risico's met betrekking tot bodemverontreiniging is door Milieutechniek Rouwmaat Groenlo bv een historisch bodemonderzoek³ uitgevoerd. Op basis hiervan zijn ter plaatse of in de nabijheid van het tracé 17 specifieke verdachte locaties vastgesteld. Deze locaties zijn verdacht, omdat er (mogelijk) bodemverontreinigende activiteiten hebben plaatsgevonden en/of omdat in het verleden met een bodemonderzoek reeds verontreiniging is aangetoond.

Voorafgaand aan de werkzaamheden voor de realisatie wordt ter plaatse van de vastgestelde verdachte locaties aanvullend of nader bodemonderzoek uitgevoerd. Uit de vervolgonderzoeken zal per locatie de daadwerkelijke aard en omvang van de verontreinigingen blijken. Op basis hiervan worden de te nemen maatregelen in de uitvoering bepaald. Ten aanzien van het grondverzet worden eventuele maatregelen in een later stadium getroffen (bij de voorbereiding van de uitvoering). Vrijkomende grond wordt (door de aannemer) binnen het Besluit bodemkwaliteit op hergebruiksmogelijkheden onderzocht. Sterk verontreinigde grond is niet toepasbaar voor hergebruik en wordt afgevoerd naar een erkende verwerker.

Conclusie

Met het uitvoeren van nader onderzoek naar de mogelijke aanwezigheid van bodemverontreiniging(en) is gewaarborgd dat de uitvoeringswerkzaamheden conform de geldende bodemwetgeving kunnen plaatsvinden en vormt dit aspect geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

³ Milieutechniek Rouwmaat Groenlo bv (2018). Historisch onderzoek. Snelfietspad te Lingewaard-Duiven. 23 maart 2018.

4.2 Niet-gesprongen explosieven

Algemeen

Als gevolg van oorlogshandelingen in de Tweede Wereldoorlog kunnen explosieven in een plangebied zijn achtergebleven. Bij het spontaan aantreffen van explosieven ontstaat een verhoogd veiligheidsrisico, doordat het explosief door direct contact of trillingen kan exploderen. Onbedoelde explosies kunnen dodelijk letsel en zware schade aan materieel en omgeving tot gevolg hebben. Tevens kan een spontane vondst resulteren in meerkosten door stagnatie van de uitvoeringswerkzaamheden.

Toetsing

In het Tracébesluit voor de rijksweg A15 is de volgende passage opgenomen ten aanzien van conventionele explosieven:

Van het gebied waar de werkzaamheden voor het project ViA15 worden uitgevoerd is bekend dat Conventionele Explosieven (CE) aangetroffen kunnen worden. Dit is, onder andere in mei 2013, bevestigd in het historische vooronderzoek volgens de WSCS-OCE (rapportage ECG Vooronderzoek naar het risico op het aantreffen van CE in het onderzoeksgebied ViA15, d.d. 08 mei 2013). De mogelijke aanwezigheid van CE vormt een risico voor werknemers, personeel en/of omwonenden tijdens de realisatie van het project, doordat CE in de bodem door contact of grondtrillingen ongecontroleerd in werking kan treden. Voor de veilige en verantwoorde uitvoering van het project is het noodzakelijk om de specifieke risico's van CE voor de projectwerkzaamheden te inventariseren en te beoordelen, gevolgd door een advies over de te nemen maatregelen. In de voorbereidingsfase van de uitvoering is een Projectgebonden Risicoanalyse Niet Gesprongen Explosieven (PRA-NGE) uitgevoerd om te bepalen waar een verhoogd risico ontstaat. Indien het onderzoek uitwijst dat er sprake is van een verdachte locatie, dan kan de opsporing starten. Deze stap ligt bij de opdrachtnemer (de uitvoerende aannemer).

Voor de ontwikkeling van voorliggend plangebied geldt dat de uitvoering tegelijkertijd gepland staat met de realisatie van de rijksweg. Daarom wordt ook voorliggend plangebied meegenomen in het uit te voeren onderzoek.

Conclusie

Met het uitvoeren van nader onderzoek naar de mogelijke aanwezigheid van niet-gesprongen explosieven is gewaarborgd dat de uitvoeringswerkzaamheden veilig kunnen plaatsvinden en vormt dit aspect geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

4.3 Natuur

Algemeen

Bij ruimtelijke ontwikkelingen moet rekening worden gehouden met de aanwezige natuurwaarden in en om het plangebied. Vanaf 1 januari 2017 geldt hiervoor de Wet natuurbescherming. Deze wet beschermt bepaalde plant- en diersoorten, natuurgebieden en bossen. Voordat ontwikkelingen mogen plaatsvinden, moet worden aangetoond dat in het kader van de huidige natuurwet- en regelgeving van een negatief effect geen sprake is, dan wel dat daarvoor respectievelijk een vergunning of ont-

heffing worden verkregen. Bij de toets van een ruimtelijke ontwikkeling wordt onderscheid gemaakt tussen gebiedsbescherming en soortenbescherming.

Toetsing

SAB heeft met een natuuronderzoek⁴ onderzocht of er beschermde natuurwaarden, volgens de nu geldende natuurwet- en regelgeving, aan- of afwezig zijn in het plangebied. Ook is nagegaan of de ruimtelijke ontwikkeling die mogelijk wordt gemaakt, mogelijk negatieve effecten kan hebben op beschermde natuur buiten het plangebied. Navolgend worden kort de conclusies van het natuuronderzoek uiteengezet.

Soortenbescherming

Volgens de verspreidingsgegevens van de Nationale Databank Flora en Fauna komen verschillende beschermde soorten planten, zoogdieren, vogels en amfibieën nabij de deelgebieden voor. Op basis van de uitgevoerde bureaustudie en een eerste veldinventarisatie in het plangebied is duidelijk geworden dat de aanwezigheid van enkele beschermde soorten op voorhand niet kon worden uitgesloten. Daarom zijn extra veldbezoeken uitgevoerd voor de controle op de aanwezigheid van beschermde planten in de deelgebieden 1, 2, en 3. Tevens is in deelgebied 6 een extra veldbezoek uitgevoerd om de eventuele aanwezigheid van de steenmarter te kunnen bepalen. Verder komen rond deelgebied 5 de beschermde soorten rugstreeppad en kam-salamander algemeen voor en komt ook bij deelgebied 6 de rugstreeppad voor. Tot slot is het mogelijk dat in of nabij de deelgebieden vogels broeden en moet rekening worden gehouden met de zorgplicht. Met name rondom deelgebied 5 geldt extra aandacht ten aanzien van de werkzaamheden in relatie tot de broedperiode van vogels.

Vaatplanten

Uit het nader onderzoek naar beschermde vaatplanten in de deelgebieden 1, 2, en 3 volgt dat net ten zuiden van het tracé van de snelfietsroute ter hoogte van deelgebied 2 één exemplaar van de beschermde soort kleine wolfsmelk is aangetroffen. Vermoedelijk is deze beschermde soort op de akker in zeer lage dichtheid aanwezig, wat ook blijkt uit waarnemingen in de NDFF-database van kleine aantallen van deze soort in de omgeving van het deelgebied. Kleine wolfsmelk is een eenjarige plant waarvan het zaad jarenlang kiemkrachtig blijft en waarvan de zaden door werkzaamheden, als het oogsten of ploegen van een akker, worden verspreid. Het is daarmee niet uit te sluiten dat komend voorjaar op het toekomstige tracé in de toekomst één of enkele exemplaren van deze soort kiemen en daar komende zomer groeien. Wanneer hier in de toekomst inderdaad een kleine wolfsmelk aanwezig is, zou deze bij de aanlegwerkzaamheden van het fietspad kunnen worden vernield, wat verboden is onder de Wet natuurbescherming. Om te voorkomen dat de verbodsartikelen van de wet worden overtreden worden de benodigde werkzaamheden conform een goedgekeurde gedragscode voor werkzaamheden in het kader van ruimtelijke ontwikkelingen en inrichting uitgevoerd. Overige andere beschermde vaatplanten zijn in en rondom de deelgebieden niet waargenomen.

⁴ SAB (2018). Natuuronderzoek Snelfietsroute A15. Projectnummer: 170333. 23 maart 2018.

Steenmarter

Bij deelgebied 6 zijn schuren en kassen aanwezig. Om te controleren of hier een steenmarter verblijft is deze locatie nader onderzocht op de aanwezigheid van sporen van deze soort. Deze kas bleek intensief gebruikt te worden door mensen en is goed onderhouden. Er werden geen sporen van steenmarters (zoals loopsporen, vraatsporen en latrines) in de kas aangetroffen en ook werden er geen openingen aangetroffen die marters toegang tot het gebouw zouden kunnen geven. Steenmarters zijn derhalve ook in deelgebied 6 niet te verwachten.

Rugstreepad en kamsalamander

Bij deelgebied 5 komen kamsalamander en rugstreepad algemeen in de omgeving voor. Wanneer het fietspad hier wordt verlicht kan dit negatieve effecten hebben op deze soorten, doordat ze naar het licht toe trekken. Om te voorkomen dat deze soorten vervolgens op het fietspad worden doodgereden, dient een mitigatieplan opgesteld te worden wanneer hier het fietspad wordt verlicht. In het mitigatieplan moeten maatregelen beschreven staan hoe negatieve effecten door deze verlichting op amfibieën zoveel mogelijk worden beperkt. Aangezien het fietspad ter plaatse van dit deelgebied niet verlicht zal worden, is het opstellen van mitigatieplan niet noodzakelijk. Wel dient ten tijden van de werkzaamheden, wanneer de gronden als braakliggend terrein of open zandgebied zijn ingericht, rekening worden gehouden met de mogelijke vestiging van de rugstreepad. Dit geldt ook voor deelgebied 6.

Natura 2000

Deelgebieden 1, 2, 3, 4, 6 en 7 liggen niet in een gebied dat in het kader van de Wet natuurbescherming is aangewezen en liggen hier op meer dan 200 meter vandaan. Verstoring van Natura 2000-gebieden is als gevolg van de activiteiten in deze deelgebieden niet te verwachten.

Deelgebied 5 ligt binnen Natura 2000-gebied Rijntakken. Om te onderzoeken of negatieve effecten op instandhoudingsdoelstellingen van het Natura 2000-gebied mogelijk zijn, is voor dit deelgebied een voortoets Natura 2000 binnen het natuuronderzoek opgesteld. Bij deze voortoets Natura 2000 zijn de effecten beoordeeld, op zichzelf en in cumulatie met andere plannen dan wel projecten. Daarbij zijn mogelijke effecten bepaald op de instandhoudingsdoelstellingen, waarbij is gelet op de kwaliteit van natuurlijke habitats en habitats van soorten van binnen de invloedssfeer van het plangebied gelegen Natura 2000-gebieden. Uit de beoordeling blijkt dat als gevolg van het plan significant negatieve effecten op voorhand zijn uitgesloten. Omdat significant negatieve effecten zijn uitgesloten, is nadere toetsing van het plan in de vorm van een passende beoordeling niet noodzakelijk.

Gelders Natuurnetwerk (GNN) en Groene Ontwikkelingszone (GO)

Deelgebieden 2, 3, 4, 6 en 7 liggen niet binnen het Gelders Natuurnetwerk (GNN) of de Groene Ontwikkelingszone (GO). De westzijde van deelgebied 1 ligt wel binnen de GO. Verder ligt deelgebied 5 geheel binnen het GNN. Vanwege de ligging van deelgebieden 1 en 5 binnen het GNN en GO is nader onderzoek, in de vorm van een "nee, tenzij"-toets binnen het natuuronderzoek uitgevoerd.

Voor deelgebied 1, gelegen in de gemeente Lingewaard, is een significante aantasting van het GO niet te verwachten, blijkt uit de nee, tenzij-toets. Voor deelgebied 5, gelegen in de gemeente Duiven, is wel een significante aantasting van het GNN te verwachten, doordat 0,07 hectare natuur wordt omgezet naar fietspad. Een aantasting door andere ontwikkelingen is ook hier niet te verwachten. Voor een deel van de 0,07 hectare is reeds compensatie geregeld doordat dit oppervlak binnen de begrenzing van het Tracébesluit valt. Voor 0,03 ha is compensatie nog niet geregeld. Bestemmingswijzigingen in bestaande natuur zijn niet toegestaan, tenzij sprake is van groot openbaar belang en er geen reële alternatieven zijn buiten het GNN. In dit geval is geen andere sociaal veilige onderdoorgang van de A15 in het verlengde van de bestaande dijk te realiseren buiten het GNN, zodat alternatieven ontbreken. De route draagt bij aan de mogelijkheden om in deze omgeving te recreëren en aan de mogelijkheden om zich op een duurzame manier te verplaatsen. Verder acht de gemeente het nakomen van afspraken over deze route die zijn gemaakt met de bewoners, zoals onder meer vastgelegd door provincie en gemeenten in het Ruimtelijk kwaliteitskader en Ruimtelijk kwaliteitsplan van groot openbaar belang. Het niet nakomen van de afspraak leidt tot verstoorde verhoudingen waarmee het proces rondom de A15 niet bij is gebaat. Doordat er geen reële alternatieven bestaan voor de ontwikkeling binnen het GNN en er sprake is van groot openbaar belang, dient te worden onderzocht of de significante gevolgen kunnen worden beperkt. In dit geval zijn mitigerende maatregelen niet mogelijk, vanwege de ligging van het deelgebied op een waterkerende dijk en in de schaduw van de toekomstige brug. De significante aantasting dient daarom te worden gecompenseerd. Compensatie direct nabij het deelgebied is niet mogelijk omdat deze gronden reeds zijn aangewezen als GNN en bestemd zijn als natuur. Ook de GO-gronden in de directe omgeving zijn reeds bestemd als natuur. Omdat mitigatie ter plaatse niet mogelijk is, fysieke compensatie in de directe omgeving niet mogelijk is en omdat het een heel kleine aantasting betreft, van in totaal 270 vierkante meter natuur, is gekozen voor compensatie via een compensatiepoule. De gemeente Duiven heeft hiervoor financiële afspraken gemaakt met de provincie Gelderland.

Houtopstanden

Bij deze ruimtelijke ontwikkeling wordt geen houtopstand geveld waarop de regels van de Wet natuurbescherming van toepassing zijn. De bescherming van houtopstanden vormt dan ook geen beperking voor de beoogde ruimtelijke ontwikkeling.

Conclusie

Met inachtneming van het voorgaande en de gestelde conclusies in het natuuronderzoek vormt het aspect natuur geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van dit plan.

4.4 Bedrijven en milieuzonering

Algemeen

Indien door middel van een plan nieuwe, gevoelige functies mogelijk worden gemaakt, moet worden aangetoond dat een goed leefmilieu kan worden bereikt. Hierbij moet rekening worden gehouden met omliggende functies met een milieuzone. Anderzijds mogen omliggende bedrijven niet in hun ontwikkelingsmogelijkheden worden aangetast door de realisatie van een nieuwe gevoelige functie.

Toetsing

Met het voorliggende bestemmingsplan wordt geen nieuwe planologische ruimte geboden om het aantal gevoelige functies ten opzichte van de vigerende bestemmingsplannen te vergroten. Een snelfietsroute is immers geen milieugevoelige functie en zorgt er dan ook niet voor dat omliggende bedrijven in hun ontwikkelingsmogelijkheden worden aangetast. In dit kader kan een nadere beoordeling voor dit aspect achterwege blijven.

Ten aanzien van spuitzones heeft jurisprudentie⁵ uitgewezen dat er planologisch gezien geen rekening hoeft te worden gehouden met de bescherming van fietsers tegen drift van gewasbeschermingsmiddelen. Gelet op de aard van het gebruik en de korte verblijfsduur ter plaatse hoeft een fietspad niet te worden beschouwd als een functie die gevoelig is voor de gevolgen van het gebruik van gewasbeschermingsmiddelen. De gezondheid van langsrijdende fietsers wordt dan ook niet onaanvaardbaar aangetast en de bedrijfsvoering van omliggende agrarische bedrijven wordt niet belemmerd.

Conclusie

Het aspect bedrijven en milieuzonering vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het plan.

4.5 Geur

Algemeen

De Wet geurhinder en veehouderij (Wgv) vormt het wettelijk kader bij de beoordeling van een aanvraag om een milieuvergunning voor dierenverblijven van veehouderijen. De Wet geurhinder en veehouderij geeft hiervoor geurbelastings- en afstandsnormen in relatie met geurgevoelige objecten in de nabijheid van de (geprojecteerde) veehouderij. De Wgv heeft betrekking op twee aspecten. Ten eerste speelt de geurbelasting een rol bij de beoordeling of er in het kader van een goede ruimtelijke ordening een goed woon- en leefklimaat kan worden gegarandeerd. Ten tweede moet bij de belangenafweging ten behoeve van een zorgvuldige besluitvorming worden nagegaan of een in de omgeving gelegen veehouderij niet onevenredig in haar belangen wordt geschaad.

Toetsing

Met het voorliggende bestemmingsplan wordt geen nieuwe planologische ruimte geboden om het aantal geurgevoelige functies ten opzichte van de vigerende bestemmingsplannen te vergroten. Een snelfietsroute is immers geen milieugevoelige functie en zorgt er dan ook niet voor dat in de omgeving gelegen veehouderijen in haar belangen worden geschaad. In dit kader kan een nadere beoordeling voor dit aspect achterwege blijven.

Conclusie

Het aspect geur vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het plan.

⁵ Zie hiervoor de uitspraak van de ABRvS d.d. 14 juni 2017 (ECLI:NL:RVS:2017:1575).

4.6 Geluid

Algemeen

De mate waarin het geluid, veroorzaakt door het wegverkeer en/of door inrichtingen, onder andere het woonmilieu mag belasten, is geregeld in de Wet geluidhinder (Wgh). In het bestemmingsplan moet volgens de Wgh worden aangetoond dat gevoelige functies, zoals een woning, een aanvaardbare geluidsbelasting hebben als gevolg van omliggende (spoor)wegen en industrieterreinen. Indien nieuwe geluidsgevoelige functies worden toegestaan, stelt de Wgh de verplichting akoestisch onderzoek te verrichten naar de geluidsbelasting ten gevolge van omliggende (spoor)wegen en industrieterreinen. Wegen met een maximale snelheid van 30 km/uur zijn uitgesloten van akoestisch onderzoek.

Toetsing

In het kader van het Tracébesluit is voor de doortrekking van de Rijksweg A15 een akoestisch onderzoek uitgevoerd in het kader van de Wet geluidhinder. Uit dit onderzoek volgt dat als gevolg van de nieuwe rijksweg de geluidsproductie ter plaatse toeneemt en diverse maatregelen noodzakelijk zijn. Hierbij kan gedacht worden aan maatregelen als geluidreducerend asfalt en de aanleg van geluidsschermen en -wallen. Voorliggend bestemmingsplan voorziet in de realisatie van een snelfietsroute. Dit betekent dat de snelfietsroute langzaam verkeersvoertuigen als gebruiker heeft. Voor sommige gronden binnen dit bestemmingsplan geldt echter dat ook autoverkeer is toegestaan, bijvoorbeeld ten behoeve van de realisatie van kruisingen en fietsstraten waar auto's te gast zijn. Daar waar enkel langzaam verkeersvoertuigen de gebruikers zijn, is dit met de aanduiding 'langzaam verkeer' ook juridisch-planologisch gewaarborgd in de regels van het bestemmingsplan. Dit betekent dat de akoestische situatie ten opzichte van de situatie die als uitgangspunt is genomen in het kader van het Tracébesluit ongewijzigd is gebleven. Ook voorziet voorliggend plan niet in nieuwe planologische ruimte voor geluidsgevoelige functies ten opzichte van de vigerende bestemmingsplannen. Dit tezamen maakt dat een nadere beoordeling van dit aspect achterwege kan blijven.

Conclusie

Het aspect geluid vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het plan.

4.7 Luchtkwaliteit

Algemeen

Eisen met betrekking tot luchtkwaliteit zijn verankerd in de Wet milieubeheer hoofdstuk 5, titel 5.2 en vormen een implementatie van diverse Europese richtlijnen omtrent luchtkwaliteit waarin onder andere grenswaarden voor vervuulende stoffen in de buitenlucht zijn vastgesteld ter bescherming van mens en milieu. In Nederland zijn stikstofdioxide (NO₂) en zwevende deeltjes als PM₁₀ (fijn stof) de maatgevende stoffen waar de concentratieniveaus het dichtst bij de grenswaarden liggen. Overschrijdingen van de grenswaarden komen, uitzonderlijke situaties daargelaten, bij andere stoffen niet voor. Vanaf 1 januari 2015 dient het bevoegd gezag de luchtkwaliteit ook te toetsen aan de grenswaarde voor PM_{2,5}. Op basis van onderzoek door het Planbureau voor de Leefomgeving kan worden gesteld dat als aan de grenswaarden voor PM₁₀ wordt voldaan, ook aan de grenswaarde voor PM_{2,5} wordt voldaan.

Hoewel de luchtkwaliteit de afgelopen jaren flink is verbeterd kan Nederland niet voldoen aan de luchtkwaliteitseisen die in 2010 van kracht zijn geworden. De EU heeft Nederland derogatie (uitstel) verleend op grond van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Dit betreft een gemeenschappelijke aanpak van het Rijk en diverse regio's om samen te werken aan een schonere lucht waarbij ruimte wordt geboden aan noodzakelijke ruimtelijke ontwikkelingen. Plannen die in betekende mate bijdragen aan luchtverontreiniging worden opgenomen in een gebiedsgericht programma van het NSL. Het maatregelenpakket in het NSL is hiermee in evenwicht en zodanig dat op termijn de luchtkwaliteit in heel Nederland onder de grenswaarden ligt. Plannen die 'niet in betekende mate' (NIBM) bijdragen aan luchtverontreiniging hoeven niet langer individueel getoetst te worden aan de Europese grenswaarden aangezien deze niet leiden tot een significante verslechtering van de luchtkwaliteit. Deze grens is in de AMvB NIBM gelegd bij 3% van de grenswaarde van een stof: Voor NO₂ en PM₁₀ betekent dit dat aannemelijk moeten worden gemaakt dat het project tot maximaal 1,2 µg/m³ verslechtering leidt. Voor een aantal functies (o.a. woningen, kantoren, tuin- en akkerbouw) is dit gekwantificeerd in de ministeriële regeling NIBM.

Uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening wordt afgewogen of het aanvaardbaar is het project op deze plaats te realiseren. Hierbij kan de blootstelling aan luchtverontreiniging een rol spelen, ook als het project 'niet in betekende mate' bijdraagt aan de luchtverontreiniging. Er is sprake van een significante blootstellingsduur als de verblijfsduur die gemiddeld bij de functie te verwachten is een aanzienlijk deel van de dag betreft. Volgens de toelichting op de Regeling Beoordeling luchtkwaliteit is dit onder andere het geval bij een woning, school of sportterrein.

Gevoelige bestemmingen als scholen, kinderdagverblijven, bejaarden- en zorgtehuizen genieten op grond van de gelijknamige AMvB extra bescherming. Substantiële uitbreiding of nieuwsvestiging binnen 50 meter van een provinciale weg of 300 meter van een Rijksweg is alleen toegestaan als de concentraties luchtvervuilende stoffen zich onder de grenswaarden bevinden waardoor geen onacceptabele gezondheidsrisico's optreden.

Toetsing

Met het voorliggende bestemmingsplan wordt geen nieuwe planologische ruimte geboden om het aantal milieugevoelige functies ten opzichte van de vigerende bestemmingsplannen te vergroten. Een snelfietsroute is immers geen milieugevoelige functies. Om die reden is een onderzoek luchtkwaliteit niet noodzakelijk. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is daarnaast de NSL-monitoringstool geraadpleegd om te controleren of er sprake is van (dreigende) grenswaarde-overschrijdingen. Uit deze raadpleging blijkt dat er geen sprake is van (dreigende) grenswaarde-overschrijdingen.

Conclusie

Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het plan.

4.8 Externe veiligheid

Algemeen

Het aspect externe veiligheid betreft het risico op een ongeval waarbij een gevaarlijke stof aanwezig is. Deze gevaarlijke stoffen kennen twee verschillende bronnen. Dit zijn de stationaire bronnen (chemische fabriek, lpg-vulpunt) en de mobiele bronnen (route gevaarlijke stoffen). Er wordt onderscheid gemaakt tussen de kans op een ramp en het aantal mogelijk slachtoffers. Er wordt bij externe veiligheid onderscheid gemaakt in plaatsgebonden risico en groepsrisico. Het plaatsgebonden risico biedt burgers in hun woonomgeving een minimum beschermingsniveau tegen gevaarlijke stoffen. Het groepsrisico heeft een oriënterende waarde en voor het plaatsgebonden risico geldt een grenswaarde voor kwetsbare objecten en een richtwaarde voor beperkt kwetsbare objecten.

Plaatsgebonden risico

Het plaatsgebonden risico mag in principe nergens groter zijn dan 1 op 1 miljoen (ofwel 10^{-6}). Dit is de kans dat een denkbeeldig persoon, die zich een jaar lang permanent op de betreffende plek bevindt (de plek waarvoor het risico is uitgerekend), dodelijk verongelukt door een ongeval. Deze kans mag niet groter zijn dan eens in de miljoen jaar. Elke ruimtelijke ontwikkeling wordt getoetst aan het plaatsgebonden risico van 10^{-6} als grenswaarde.

Groepsrisico

Het groepsrisico geeft de kans aan dat in één keer een groep mensen die zich in de omgeving van een risicosituatie bevindt, dodelijk door een ongeval wordt getroffen. Groepsrisico legt een relatie tussen de kans op een ramp en het aantal mogelijke slachtoffers. Bij groepsrisico is het dan ook niet een contour die bepalend is, maar het aantal mensen dat zich gedurende een bepaalde periode binnen de effectafstand van een risicovolle activiteit ophoudt. Welke kans nog acceptabel geacht wordt, is afhankelijk van de omvang van de ramp. Een ongeval met 100 doden leidt tot meer ontwrichting, leed en emoties, dan een ongeval met 10 dodelijke slachtoffers. Aan de kans op een ramp met 100 doden wordt dan ook een grens gesteld, die een factor honderd lager ligt dan voor een ramp met 10 doden. In het Bevi, Bevt en het Bevb wordt verder een verantwoordingsplicht (door de overheid) voor het groepsrisico rond inrichtingen wettelijk geregeld. De verantwoording houdt in dat wordt aangegeven of risico's acceptabel zijn en welke maatregelen worden genomen om de risico's te verkleinen.

Toetsing

In het plangebied komen diverse risicobronnen voor. De diverse risicobronnen met eventuele veiligheidszones zijn opgenomen in de verschillende bestemmingsplannen voor de gemeenten Lingewaard en Duiven. Daar waar de snelfietsroute de veiligheidszones overlapt zijn de veiligheidszones met bijbehorende bestemmingsregels overgenomen in dit plan. Externe veiligheid richt zich op de bescherming van milieugevoelige functies. Doordat een snelfietsroute dit niet is, is een aanvullend onderzoek in het kader van dit bestemmingsplan niet noodzakelijk.

Conclusie

Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het plan.

4.9 Water

Nationaal beleid – Nationaal Waterplan 2016-2021

Het Nationaal Waterplan 2016-2021 is in december 2015 vastgesteld. Het Nationaal Waterplan geeft de hoofdlijnen, principes en richting van het nationale waterbeleid in de planperiode 2016-2021, met een vooruitblik richting 2050. Het kabinet speelt proactief in op de verwachte klimaatveranderingen op lange termijn, om overstromingen te voorkomen. In het Nationaal Waterplan 2016-2021 staan de volgende ambities centraal:

- Nederland blijft de veiligste delta in de wereld
- Nederlandse wateren zijn schoon en gezond en er is genoeg zoetwater
- Nederland is klimaatbestendig en waterrobuust ingericht
- Nederland is en blijft een gidsland voor watermanagement
- Nederlanders leven waterbewust.

Het kabinet zet de veranderingen in het waterveiligheidsbeleid voort en zal hiertoe een wetsvoorstel met nieuwe normen voor de primaire keringen voorbereiden.

Nieuwe normen zijn nodig, omdat de huidige eisen aan primaire keringen grotendeels uit de jaren zestig van de vorige eeuw dateren. Sindsdien zijn het aantal mensen en de economische waarde achter de dijken toegenomen. Ook is nieuwe kennis beschikbaar gekomen over de werking van de keringen en de gevolgen van overstromingen. De doelen op het gebied van waterveiligheid zijn omgerekend naar normspecificaties voor de keringen. Deze zijn niet meer gebaseerd op dijkkringen, maar op dijktrajecten. Elk dijktraject krijgt een norm-specificatie die past bij de gevolgen in dat specifieke gebied. De normspecificaties zijn ingedeeld in zes klassen, waarbij de overstromingskans varieert van 1/300 per jaar tot 1/100.000 per jaar.

Het Rijk onderkent het belang van verbinden van ruimte en water. Bij het aanpakken van wateropgaven en de uitvoering van watermaatregelen vindt daarom afstemming plaats met andere relevante ruimtelijke opgaven en maatregelen in het gebied, zodat scope, programmering en financiering zo veel mogelijk op elkaar aansluiten of, beter nog, elkaar versterken. Het kabinet streeft daarbij ook naar integrale combinaties, waarbij ruimtelijke inrichting een belangrijke rol speelt bij het oplossen van wateropgaven. Omgekeerd is het van belang om bij ruimtelijke opgaven vroegtijdig rekening te houden met wateropgaven en de veerkracht van watersystemen. De gewenste betere verbinding tussen water en ruimte geldt voor alle opgaven op het gebied van waterveiligheid, zoetwater en waterkwaliteit.

Provinciaal beleid – Omgevingsverordening

Op 11 november 2015 is Omgevingsvisie Gelderland gewijzigd vastgesteld. De omgevingsvisie vervangt de huidige omgevingsplannen zoals de Structuurvisie, het Gelders Milieuplan en het Waterplan Gelderland 2010-2015. De Omgevingsvisie richt zich formeel op de komende tien jaar, maar wil ook een doorkijk bieden aan Gelderland op een langere termijn.

In de omgevingsvisie wordt de ambitie en de rol van de provincie voor het aspect water aangegeven. De provincie stuurt op een veerkrachtig en duurzaam water- en bodemsysteem. Dit bestaat uit bodem en ondergrond, grondwater en oppervlaktewater. Een veerkrachtig en duurzaam water- en bodemsysteem helpt mee aan een optimale en duurzame driedimensionale inrichting van Gelderland.

Een systeem is veerkrachtig als het onder normale omstandigheden alle functies goed kan uitvoeren, (tijdelijke) over- en onderbelasting goed op kan vangen zonder dat maatschappelijke overlast of ecologische schade optreedt en hiervan snel kan herstellen zonder blijvende negatieve effecten. Een systeem is duurzaam als het ook in de toekomst kan blijven functioneren en in stand kan worden gehouden tegen maatschappelijk aanvaardbare kosten. Om de veerkracht van het water- en bodemsysteem te vergroten is het belangrijk om meer ruimte te maken voor beken, te zorgen voor stedelijk waterbeheer en voor goed bodembeheer. Dat betekent bijvoorbeeld dat de bodem zodanig wordt beheerd en gebruikt dat de bodem meer water kan opnemen in perioden van regen en dus ook weer water kan afgeven in perioden van droogte. Zowel bewoonde gebieden, natuurgebieden als landbouwgronden zullen hieraan een bijdrage moeten leveren.

Daarnaast is het van belang om ervoor te zorgen dat het water- en bodemsysteem duurzaam is en ook in de toekomst kan blijven functioneren tegen maatschappelijk aanvaardbare kosten. De provincie streeft naar een duurzaam gebruik van de ondergrond. Zij zoekt naar een balans tussen het benutten van de kansen die de ondergrond biedt en het behouden van de waarde van de ondergrond voor toekomstige generaties. Doel is te komen tot een integrale, efficiënte en duurzame benutting zonder onomkeerbare gevolgen voor de ondergrond. Dit betekent dat de provincie moet afwegen wat op een bepaalde plek in de ondergrond of bovengronds wel of niet mag.

Waterschap Rivierenland – Waterbeheerprogramma 2016-2021

Op 27 november 2015 heeft het bestuur van Waterschap Rivierenland het Waterbeheerprogramma 2016-2021 vastgesteld. Het waterbeheerprogramma richt zich op het veilig houden van het rivierengebied tegen overstromingen, om voldoende en schoon water te hebben en om het afvalwater effectief te zuiveren. Het plandeel binnen de gemeente Lingewaard valt binnen het beheergebied van waterschap Rivierenland.

Waterschap Rivierenland speelt bij het waterbeheer in op veranderingen in de omgeving zoals klimaatverandering. De doelen richten zich op de lange termijn. Zo moeten bijvoorbeeld de dijken in 2050 voldoen aan de nieuwe veiligheidsnormen en de waterkwaliteit moet in 2027 aansluiten bij de doelen uit de Kaderrichtlijn Water. Hogere overheden als het rijk, de provincies en de Europese Unie hebben deze doelen voor het waterbeheer bepaald. Waterschappen hebben ook gezamenlijke doelen afgesproken, onder andere in het Bestuursakkoord Water en het Klimaatakkoord.

Waterschap Rivierenland trekt in het Waterbeheerprogramma 2016-2021 de lijn door van het vorige waterbeheerplan. De koers wordt niet gewijzigd, maar het werk wordt gecontinueerd. De doelen voor de lange termijn blijven het uitgangspunt. Om de inhoudelijke ambities te realiseren, wordt geanticipeerd op nieuwe ontwikkelingen en worden strategische allianties aangegaan. Het accent ligt in de periode 2016-2021 onder meer op:

- gebiedsgericht werken;
- waterbewustzijn;
- innovatie.

Waterveiligheid

Het beschermen van het rivierengebied tegen overstromingen is de hoogste prioriteit van dit programma. Veel rivierdijken zijn momenteel niet veilig genoeg op basis van de veiligheidsnormen. Overheden werken hard aan de waterveiligheid met als doel dat men hier veilig kan wonen en werken. Het beleid volgt het principe van 'meer-laagsveiligheid': preventie, ruimtelijke inrichting en crisisbeheersing. De komende 6 jaar zijn er forse verbeteringen nodig bij zowel onze primaire keringen als de regionale keringen. Het waterschap gaat tot en met 2021 het volgende doen:

- verbetering van afgekeurde dijken;
- toepassing van innovatieve dijkverbeteringen;
- behoud van sterke dijken;
- deelname aan regionaal programma WaalWeelde;
- grensoverschrijdende samenwerking.

Watersysteem

Er zijn diverse maatregelen die wateroverlast moeten voorkomen. Deze maatregelen dragen bij aan een betere waterkwaliteit waardoor men in het hele watersysteem over voldoende en schoon water kan beschikken. Een goed waterpeil en goede grondwatercondities wordt bediend door aan- en afvoer van water. Een aandachtspunt hierbij is dat de belangen van de verschillende partijen in het gebied zo goed mogelijk nagestreefd worden. De ambitie is dat er in 2021 voldoende water van goede kwaliteit beschikbaar is voor stedelijk gebied, bedrijfsleven, landbouw, natuur en recreatie.

Waterketen

Afvalwater wordt in de waterketen ingezameld, getransporteerd en gezuiverd. De gemeenten zijn verantwoordelijk voor de inzameling en het transport tot aan een overnamepunt. Vanuit deze overnamepunten transporteert het waterschap het afvalwater naar de rioolwaterzuivering waar het wordt gezuiverd. Aandachtspunten hierbij zijn het doelmatig en duurzaam zuiveren waarbij een goede samenwerking in de waterketen onontbeerlijk is. Het doel is dat in 2021 zuiveringen efficiënter werken en het gezuiverde afvalwater schoner is. Om dit te bereiken worden energie, grondstoffen en water hergebruikt.

Keur

Naast het beheerprogramma beschikt het Waterschap Rivierenland over een verordening: de Keur voor waterkeringen en wateren. Hierin staan de geboden en verboden die betrekking hebben op watergangen en waterkeringen. Voor het uitvoeren van werkzaamheden kan een watervergunning nodig zijn. De werkzaamheden in of nabij de watergangen en waterkeringen worden getoetst aan de beleidsregels. Deze water-

vergunning wordt vervolgens door het waterschap verleend of geweigerd. Ook is het mogelijk dat nadere eisen worden gesteld aan de vergunningverlening. Middels de watertoets vindt toetsing aan het beleid van het waterschap plaats.

Waterschap Rijn en IJssel – Waterbeheerplan 2016-2021

Dit waterbeheerplan is vastgesteld in november 2015 en beschrijft op welke wijze de volgende zaken in de periode 2016-2021 gedaan worden: het zorgen voor een goede bescherming tegen hoog water, het zorgen voor een goed functionerend regionaal watersysteem en het zorgen voor het zuiveren van afvalwater. Het waterbeheerplan zoekt verbinding met het werk van andere overheden: de provincies, gemeenten, Rijkswaterstaat en het Rijk. Het waterbeheer schept vaak randvoorwaarden voor gebruikers van het water, maar biedt ook mogelijkheden en meerwaarde voor maatschappelijke gebruikers, zoals burgers, agrariërs en terreinbeheerders, ondernemers en (drinkwater)bedrijven, recreanten en de naburige Duitse waterbeheerders. Het plandeel binnen de gemeente Duiven valt binnen het beheergebied van waterschap Rijn en IJssel.

Vanuit de omgevingsverkenning is het beleid voor de planperiode 2016-2021 beschreven voor de primaire taakgebieden van het waterschap.

- Bescherming tegen overstromingen en werken aan veiligheid: Veilig water.
- Zorgen voor de juiste hoeveelheid water en passende waterpeilen: Voldoende water.
- Zorgen voor een goede waterkwaliteit die nodig is voor mens, plant en dier: Schoon water.
- Verwerken van afvalwater en het benutten van energie en grondstoffen daaruit: Afvalwater.
- Zorgen voor goede randvoorwaarden voor beroepsvaart op de Oude IJssel: Vaarwegbeheer.

Watervisie 2030 waterschap Rijn en IJssel

De Watervisie geeft aan hoe het waterschap aankijkt tegen de gewenste ruimtelijke inrichting van het beheersgebied, om de wateropgaven waarvoor ze staan duurzaam op te lossen. Er moet daartoe een betere afstemming worden gevonden tussen de waterwensen van de verschillende grondgebruiksvormen en het watersysteem zelf. Omdat ruimtelijke oplossingen op langere termijn duurzamer zijn, krijgen deze de voorkeur boven technische oplossingen. Bij het zoeken naar ruimtelijke oplossingen geldt het natuurlijk watersysteem als ideaalbeeld. Een dergelijk watersysteem heeft onder meer de mogelijkheid om (in geval van veel neerslag) voldoende water op te vangen en water (in geval van te zware belasting) voldoende te reinigen. Water moet richtinggevend zijn bij toekomstige stedelijke uitbreiding. Bij overschot wordt regenwater in de bodem geïnfiltreerd of naar het oppervlaktewater geleid. Het waterschap streeft ernaar regenwater niet meer via de riolering af te voeren. Het rioleringsstelsel wordt aldus minder zwaar belast, waardoor de kans op overstorten van rioolwater op oppervlaktewater kleiner wordt.

Toetsing

In het kader van de gehele voorliggende ontwikkeling (die is gelegen in twee verschillende waterschappen en twee verschillende gemeenten) is door Econsultancy één rapportage watertoets⁶ opgesteld. De watertoets is uitgevoerd in het kader van duurzaam waterbeheer ten aanzien van de voorgenomen aanleg van enkele delen van het beoogde snelfietspad dat komt te liggen parallel aan het toekomstige tracé van de A15 tussen Bemmel naar Groessen. Het plangebied is globaal gelegen binnen het Tracé van de A15 tussen Bemmel-Groessen en betreft in totaal 7 (losstaande) plandeelgebieden. Het gedeelte van het snelfietspad dat is gelegen in de gemeente Lingewaard (tussen Bemmel en het Pannerdensch Kanaal) valt in het beheergebied van Waterschap Rivierenland. Het gedeelte van het snelfietspad dat is gelegen in de gemeente Duiven (tussen het Pannerdensch Kanaal en knooppunt Oudbroeken) valt in het beheergebied van Waterschap Rijn en IJssel. De plandeelgebieden zijn in de rapportage als volgt opgedeeld:

Gemeente Lingewaard	
Deelgebied 1	De Plak, Bemmel
Deelgebied 2	Linge/Kampsepad Zuid, Angeren
Deelgebied 3	Kampsestraat, Angeren
Deelgebied 4	Kruising Lodderhoeksestraat/N838
Gemeente Duiven	
Deelgebied 5	Kandiadijk/Loodijk, Groessen
Deelgebied 6	Den Oldenhoek 6a, Groessen
Deelgebied 7	Achtergaardsestraat - Beerenclauwstraat, Groessen

De ontwikkeling van het snelfietspad zal zoveel mogelijk meeliften met de aanleg en verbreding van de A15. Het toekomstige wegtracé van de A15 zal het watersysteem op enkele punten doorsnijden. Hierdoor zijn aanpassingen aan het watersysteem nodig. Daar waar de A15 enkel verbreed wordt, zijn de ingrepen beperkt. De huidige bermen zijn vaak breed genoeg, waardoor de huidige parallel liggende watergangen kunnen blijven liggen. Daar waar dit niet het geval is, wordt de watergang in de meeste gevallen met de verbreding mee geschoven. De versnelde afstroom van hemelwater als gevolg van de toename aan verharding van de A15 wordt gecompenseerd door (extra)waterberging te realiseren. Daarnaast wordt ook de waterberging die verdwijnt als gevolg van de aanleg van de snelweg gecompenseerd. De toename aan waterberging bestaat uit nieuwe watergangen langs het tracé of bestaande watergangen die verbreed worden.

Deelgebieden 1 en 2

Deelgebieden 1 en 2 zijn beide gelegen in peilvak LNG003-1053 van waterschap Rivierenland. Ten aanzien van de toename in het verhard oppervlak, als gevolg van de realisatie van de A15, is in peilvak LNG003-1053 circa 470 m³ extra berging voorzien dan benodigd. De benodigde berging, bepaald op basis van vuistregel 436 m³/ha (behorend bij bui T=10+10%), bedraagt voor beide deelgebieden circa 350 m³. Hemelwater afkomstig van het fietspad kan vrij afwateren op de berm en/of naastgelegen watergang.

⁶ Rapportage watertoets aanleg fietspad A15 Tracé Bemmel-Groessen te Lingewaard-Duiven, Econsultancy, rapportnummer 4585.002.D1, 31 augustus 2017.

Deelgebieden 3 en 4

Het nieuwe fietspad binnen de deelgebieden 3 en 4 is hoofdzakelijk gelegen op agrarische percelen of bestaande verhardingen. De wijzigingen omvatten enkel een verandering van de huidige verkeerssituatie zodat een verkeersveilige aansluiting van het fietspad op de huidige infrastructuur wordt verkregen. Voor de aanleg van het fietspad binnen deze deelgebieden zijn derhalve geen veranderingen in het watersysteem benodigd. Afstromend hemelwater afkomstig van het fietspad kan in de nieuwe situatie vrij afwateren op de berm en/of naastgelegen watergang.

Deelgebied 5

Het deel van het tracé van het fietspad dat is gelegen binnen deelgebied 5 is op de legger van waterschap Rijn en IJssel aangeduid als zijnde primaire waterkering. Op dit deel van het traject is derhalve de Keur van het waterschap van toepassing. Voor de aanleg van dit (nieuwe) fietspad wordt gebruik gemaakt van de huidige ontsluiting van de Rijnstrangenweg naar de Kandiadijk. De wijziging omvat derhalve enkel een verandering van de huidige verkeerssituatie zodat een aansluiting vanuit de Rijnstrangenweg naar de Kandiadijk wordt verkregen. De eventueel benodigde werkzaamheden zullen daardoor zeer beperkt zijn. De waterkerende functie van de dijk zal daarbij behouden blijven. Voor het uitvoeren van de werkzaamheden zal bij het waterschap een vergunning aangevraagd moeten worden. Veranderingen in het watersysteem zelf zijn niet benodigd.

Deelgebied 6

Ten aanzien van deelgebied 6 voorziet dit bestemmingsplan in het recht trekken van de weg/fietspad daar waar in het Tracébesluit A12/A15 Ressen-Oudbroeken de weg ter hoogte van Den Oldenhoek 6a nu een bocht is voorzien om een bestaande kas heen. Voor de aanpassingen in de weg/fietspad zijn geen veranderingen in het watersysteem benodigd.

Deelgebied 7

Het nieuwe fietspad ter plaatse van deelgebied 7 volgt de toekomstige ligging van de snelweg A15 en is grotendeels gelegen op agrarische percelen. Het eerste en laatste deel van het traject doorkruist de percelen aan de Achtergaardsestraat 23a en de Beerenclaauwstraat 12. Er worden geen watergangen doorkruist. In de toekomstige situatie is het snelfietspad voor dit deel van het tracé aan de noordzijde van de verdiept gelegen snelweg gelegen en wordt van de snelweg gescheiden door middel van een geluidswal. Hemelwater dat tot afstroming komt van het fietspad kan niet op het systeem van de snelweg worden aangesloten en zal derhalve ter plaatse verwerkt moeten worden. De benodigde berging, bepaald op basis van de vuistregel van waterschap Rijn en IJssel $740 \text{ m}^3/\text{ha}$ (behorend bij bui $T=100+10\%$), bedraagt in totaal circa 175 m^3 . Om hemelwater afkomstig van het fietspad op te vangen kan tussen de geluidswal en het snelfietspad een greppel ofwel zaksloot aangelegd worden. Water kan dan vanaf het fietspad vrij afwateren via de berm op de naastgelegen greppel en aldaar infiltreren. In het kader van de aanleg van de rijksweg A15 geldt dat er binnen de grenzen van het Tracébesluit ook een wateropgave geldt. De extra waterberging van 175 m^3 als gevolg van de snelfietsroute in dit deelgebied zal gekoppeld worden aan de wateropgave van de snelweg.

Conclusie

Onderhavig plan (de aanleg van het snelfietspad) heeft op basis van de voorgenomen maatregelen geen invloed op de waterhuishouding en/of het huidige watersysteem. Met inachtneming van het voorgaande worden er dan ook vanuit het oogpunt van de waterhuishouding geen belemmeringen verwacht ten aanzien van de bestemmingswijziging en de uitvoering van het plan.

4.10 Archeologie

Algemeen

Door ondertekening van het verdrag van Valletta (1992) heeft Nederland zich verplicht om bij ruimtelijke planvorming nadrukkelijk rekening te houden met het niet-zichtbare deel van het cultuurhistorisch erfgoed, te weten de archeologische waarden. In de Erfgoedwet 2016, uitgewerkt in het Besluit Erfgoedwet archeologie, is geregeld hoe met in de grond aanwezige dan wel te verwachten archeologische waarden moet worden omgegaan. Het streven is om deze belangen tijdig bij het plan te betrekken. Bij ingrepen waarbij de ondergrond wordt geroerd, dient te worden aangetoond dat de eventueel aanwezige archeologische waarden niet worden aangetast.

Toetsing

Ten behoeve van de realisatie van de snelfietsroute zullen uiteraard bodemingrepen plaatsvinden. Bij deze bodemingrepen doet zich de kans voor dat eventuele archeologische waarden in de ondergrond verstoord zullen worden. Om te kunnen bepalen of daar eventueel sprake van is, is door Bureau voor Archeologie een archeologisch bureauonderzoek⁷ uitgevoerd. Het doel van het onderzoek is om voor de 7 plandelen een gespecificeerde archeologische verwachting op te stellen. Achtereenvolgens zullen de resultaten van de bureaustudie voor de 7 plandelen kort uiteengezet worden.

Deelgebied 1: De Plak

Het deelgebied ligt in het archeologische landschap 'Rijn-Maasdelta'. De top van de Pleistocene afzettingen ligt 3 tot 4 m onder maaiveld. In het deelgebied bevinden zich laat pleistocene rivierduinafzettingen en holocene rivierafzettingen. Binnen de verstoringdiepte van maximaal één meter bevinden zich de oeverafzettingen en rivierduinafzettingen. De rivierduinafzettingen zijn deel secundair gevormd. Op deze afzettingen bevinden zich waarschijnlijk archeologische resten.

Gezien de waarschijnlijke aanwezigheid van archeologische resten dient een proefsleuvenonderzoek uitgevoerd te worden in dit deelgebied. Hiervoor geldt een uitzondering ter plaatse van de gastransportleiding en het cunet N15, aangezien hier de bodem al geroerd is. Daar is geen nader archeologisch onderzoek noodzakelijk.

Deelgebied 2: Linge/Kampsepad Zuid

Het deelgebied ligt in het archeologische landschap 'Rijn-Maasdelta'. De top van de Pleistocene afzettingen ligt 2 tot 5 m onder maaiveld. In het deelgebied bevinden zich laat pleistocene en holocene rivierafzettingen. Binnen de verstoringdiepte van maxi-

⁷ Bureau voor Archeologie (2017). Fietspad A15, Lingewaard en Duiven, gemeente Lingewaard: Bureauonderzoek. Rapport 523. 11 oktober 2017.

maal één meter bevinden zich oever- en komafzettingen uit het Holoceen. Op deze afzettingen bevinden zich waarschijnlijk archeologische resten.

Gezien de waarschijnlijke aanwezigheid van archeologische resten dient een proefsleuvenonderzoek uitgevoerd te worden in dit deelgebied. Tevens is hier voor de gronden ten westen van de Linge een vrijstellingsdiepte van 0 cm opgenomen in verband met de aanwezigheid van archeologische resten.

Deelgebied 3: Kampsestraat

Het deelgebied ligt in het archeologische landschap 'Rijn-Maasdelta'. De top van de Pleistocene afzettingen liggen enkele meters onder het maaiveld. In het deelgebied is sprake van een Vroeg Holocene geul die zich heeft ingesneden in het Pleistocene Laagterras. De Vroeg Holocene geul is verland en daarna bedekt met Holocene komafzettingen. In de ondergrond zijn meerdere oude bodems in de komafzettingen, zogenaamde laklagen. Deze laklagen zijn ontstaan tijdens perioden met weinig rivieractiviteit.

In de directe omgeving zijn in komafzettingen archeologische indicatoren aangetroffen die kunnen wijzen op een vindplaats uit de periode Neolithicum tot en met Bronstijd. De hoogste ligt op ongeveer 8 m NAP, ca. 100 cm-mv. De aard van eventuele vindplaatsen in de komafzettingen is echter nog onduidelijk. Gezien deze resultaten wordt enkel nader archeologisch onderzoek in de vorm van een proefsleuvenonderzoek noodzakelijk geacht indien graafwerkzaamheden dieper dan 8,2 m NAP worden uitgevoerd.

Deelgebied 4: Kruising Lodderhoeksestraat/N838

Het deelgebied ligt in archeologische landschap 'Rijn-Maasdelta'. De top van de Pleistocene afzettingen ligt oorspronkelijk enkele meters onder het maaiveld. In het deelgebied is de top van de Pleistocene afzettingen geërodeerd bij de vorming van de Walbeek beddinggordel. De top van de beddingafzettingen ligt op ongeveer 7,5 m NAP, 250 cm-mv.

Op de beddingafzettingen liggen twee pakketten oeverafzettingen, onderbroken door een pakket komafzettingen. In de top van de onderste oeverafzettingen bevindt zich een bodem ("laklaag"). De bovenste circa 80 cm van het bodemprofiel is geroerd. De top van beide pakketten oeverafzettingen vormt een archeologisch niveau. Er zijn bij het verkennend archeologisch booronderzoek voor de rijksweg A15 ter plaatse van het deelgebied geen vindplaatsen in deze niveaus aangetroffen, maar deze kunnen daarin wel aanwezig zijn. Mogelijk liggen in het deelgebied een historisch en een laatmiddeleeuws erf.

Aanbevolen wordt graafwerkzaamheden dieper dan het bestaande wegcunet te vermijden. Dit geldt niet voor het deel van het deelgebied dat boven de Betuweroute ligt. Indien dieper gegraven wordt, en daarbij eveneens dieper dan het oorspronkelijke maaiveld wordt gegraven (10,9 m NAP), kunnen archeologische resten worden verstoord. In dat geval wordt aanbevolen de graafwerkzaamheden archeologisch te begeleiden.

Deelgebied 5: Kandiadijk/Loodijk

Het deelgebied ligt in archeolandschap 'Rijn-Maasdelta'. In het deelgebied is vanaf ca. 600 v. Chr. de Rijnstrangen beddinggordel actief. De oeverwallen zijn bewoonbaar vanaf de IJzertijd. De Rijnstrangen geul is afgedamd in 1707 toen het Pannerden Kanaal werd geopend. Het deelgebied ligt buitendijks in de uiterwaarden van de huidige Rijn. Hierdoor zijn in het deelgebied mogelijk recente rivierafzettingen aanwezig die de oorspronkelijke oever en de top van de beddingafzettingen van de Rijnstrangen beddinggordel hebben geërodeerd. Gezien de ligging binnen de uiterwaarden heeft hier waarschijnlijk klei- en zandwinning voor de aanleg van dijken en baksteenproductie plaatsgevonden. Het deelgebied ligt direct ten westen van een dijk. Deze is aangelegd in de tweede helft van de 20e eeuw en heeft geen archeologisch waarde. In het zuiden van het deelgebied is de bodem verstoord door de bouw van de spoortunnel.

De voorgenomen werkzaamheden ter plaatse van de spoortunnel zullen de mogelijke archeologische waarden niet vergraven. Indien ter plaatse van het resterende deel van het deelgebied graafwerkzaamheden plaatsvinden dient een verkennend booronderzoek te worden uitgevoerd teneinde de bodemopbouw te verkennen en een inzicht te verkrijgen in de vormeenheden van het landschap, voor zover deze van invloed zijn op de locatiekeuze in het verleden.

Deelgebied 6: Den Oldenhoek 6A

Dit deelgebied ligt in het archeologische landschap 'Rijn-Maasdelta'. In de Romeinse tijd en Vroege Middeleeuwen is de beddinggordel van Herwen actief in het deelgebied. Op deze afzettingen kunnen resten vanaf de Romeinse tijd aanwezig zijn. Nabij het deelgebied zijn op de oeverwallen van de beddinggordel van Herwen resten uit de Vroege of Volle Middeleeuwen aangetroffen. In de Nieuwe tijd zijn de beddinggordelafzettingen bedekt door een 1,5 m dik pakket dijkdoorbraakafzettingen.

De voorgenomen werkzaamheden zullen de mogelijke archeologische waarden niet vergraven. Door afdekking (asfalt) kan verblauwing optreden. Door de beperkte omvang van het fietspad zal het effect echter gering zijn. Aangezien de bodemverstoringen beperkt zullen blijven tot 1 m –mv is nader archeologisch onderzoek niet noodzakelijk.

Deelgebied 7: Tracé Achtergaardsestraat – Beerenclauwstraat

Het deelgebied ligt in het archeologische landschap 'Rijn-Maasdelta'. Op basis van enkele boringen die in het deelgebied zijn gezet liggen de Pleistocene rivierafzettingen op een diepte van ca. 150 cm -mv. Tussen 0 en 600 n. Chr. Is ongeveer 320 m ten zuidwesten van het plangebied de beddinggordel van Herwen actief. Mogelijk zijn in het deelgebied oeverwallen en/of crevasses van de Herwen beddinggordel aanwezig. Hierop kunnen resten vanaf de Romeinse tijd aanwezig zijn. In het noorden en het zuiden van het deelgebied zijn historische erven aanwezig die mogelijk een oorsprong hebben in de Late Middeleeuwen.

Gelet op het bovenstaande zal een verkennend booronderzoek uit gevoerd moeten worden om de bodemopbouw te verkennen en inzicht te verkrijgen in de vormeenheden van het landschap, voor zover deze van invloed zijn op de locatiekeuze in het verleden. Hierbij geldt een uitzondering voor het deel waar momenteel een gastransportleiding aanwezig is. Daar is geen nader archeologisch onderzoek noodzakelijk.

Conclusie

Met het juridisch-planologisch toekennen van archeologische dubbelstemmingen aan de gronden van voorliggend bestemmingsplan zijn de (mogelijke) archeologische waarden gewaarborgd. In het kader van de uitvoeringswerkzaamheden zal, indien noodzakelijk, nader archeologisch onderzoek worden uitgevoerd.

4.11 Cultuurhistorie

Algemeen

Op grond van artikel 3.1.6, vijfde lid, onderdeel a van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) moeten naast de in de grond aanwezige of te verwachten monumenten ook cultuurhistorische waarden worden meegewogen bij het vaststellen van bestemmingsplannen.

Toetsing

Binnen het plangebied bevinden zich geen monumentale of cultuurhistorische gebouwen. Ten aanzien van de cultuurhistorische en landschappelijke kenmerken van het plangebied wordt de snelfietsroute zo veel mogelijk langs bestaande infrastructuur gerealiseerd. Bovendien is er met het opstellen van de landschappelijke inpassing rekening gehouden met de kwaliteiten die het plangebied heeft. Zo is rondom de open komgebieden gekozen om het fietspad niet verder aan te kleden met beplanting. Van aantasting van eventuele cultuurhistorische waarden is derhalve geen sprake.

Conclusie

Het aspect cultuurhistorie vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het plan.

4.12 Verkeer en parkeren

Algemeen

Bij de ontwikkeling en uitbreiding van functies moet er rekening gehouden worden met de parkeer- en verkeersdruk.

Toetsing

Dit bestemmingsplan voorziet planologisch gezien in de realisatie van een snelfietsroute en zal gebruikt worden als efficiënte, snelle fietsverbinding tussen de gemeenten Lingewaard en Duiven. Hiermee ontstaat een verbinding tussen de bestaande snelfietsroutes RijnWaalpad en De Liemers. De snelfietsroute zal enkel gebruikt worden voor langzaam verkeer, zowel ten behoeve van woon-werkverkeer als voor recreatieve doeleinden. De scheiding tussen het auto- en langzaam verkeer maakt dat de snelfietsroute bijdraagt aan de verkeersveiligheid. Enkel voor deelgebied 6 geldt dat sprake is van de realisatie van een fietsstraat. Hier wordt met de aanleg van roods asfalt geregeld dat fietsers de hoofdgebruikers van de weg zijn en auto's hier slechts te gast zijn. De snelfietsroute krijgt een breedte van minimaal 4 meter en voldoet daarmee aan de CROW-richtlijnen voor tweerichtingsverkeer (brom)fietspaden.

Conclusie

Het aspect verkeer en parkeren vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het plan.

5 Wijze van bestemmen

5.1 Inleiding

Onderhavig bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding en regels die vergezeld gaan van een toelichting. De verbeelding en de regels zijn juridisch bindend. De toelichting maakt geen onderdeel uit van het juridisch plangedeelte. Wel fungeert de toelichting als interpretatiekader voor de uitleg van de regels, indien hierover interpretatieverschillen blijken te bestaan.

5.2 Algemene toelichting op de verbeelding

Op de verbeelding hebben alle gronden binnen het plangebied een bestemming gekregen. Binnen een bestemming kunnen nadere aanduidingen zijn aangegeven. Deze aanduidingen hebben slechts juridische betekenis indien, en voor zover, deze in de regels daaraan wordt gegeven. Daarnaast is ten behoeve van de leesbaarheid enige informatie, bijvoorbeeld topografische gegevens, op de verbeelding opgenomen. Deze ondergrond heeft geen juridische status. Deze informatie is weergegeven bij de verklaring.

5.3 Algemene toelichting op de regels

De regels zijn ondergebracht in een viertal hoofdstukken:

- hoofdstuk 1 (inleidende regels), met daarin een aantal regels die van belang zijn voor de toepassing en interpretatie van de regels in de overige hoofdstukken en de wijze van meten;
- hoofdstuk 2 (bestemmingsregels), met daarin per bestemming onder meer een bestemmingsomschrijving, bouwregels en afwijkingsregels;
- hoofdstuk 3 (algemene regels), met daarin een anti-dubbeltelregel en algemene regels zoals algemene gebruiks- en afwijkingsregels;
- hoofdstuk 4 (overgangs- en slotregels), met daarin het overgangsrecht en de slotregel.

5.4 Toelichting regels bestemmingsplan Lingewaard

In dit bestemmingsplan komen 12 bestemmingen voor, namelijk 'Verkeer', 'Leiding - Gas', 'Leiding - Hoogspanning', 'Leiding - Riool', 'Waarde - Archeologie 4', 'Waarde - Archeologie 6', 'Waarde - Archeologische verwachting 1', 'Waarde - Archeologische verwachting 2', 'Waarde - Archeologische verwachting 3', 'Waarde - Archeologische verwachting 4', 'Waarde - Archeologische verwachting 7' en 'Waterstaat - Waterstaatkundige functie'. In deze paragraaf worden deze bestemmingen nader toegelicht.

Verkeer

De bestemming 'Verkeer' is toegekend aan de snelfietsroute met de daar bijbehorende gronden, zoals parkeer-, groen- en speelvoorzieningen en waterhuishoudkundige doeleinden, waterberging en waterlopen. Voor de gronden met de aanduiding 'langzaam verkeer' geldt dat enkel langzaam verkeer is toegestaan. Tevens zijn de gron-

den bestemd voor de bijbehorende gebouwen, waaronder de bestaande nutsvoorzieningen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, waaronder bruggen. Buiten nutsvoorzieningen is het niet mogelijk om gebouwen te bouwen binnen deze bestemming. Voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, anders dan voor de wegaanduiding, geleiding, beveiliging en regeling van het verkeer, geldt een maximale bouwhoogte van 10 meter. Middels een omgevingsvergunning kan ten behoeve van een doelmatig wegbeheer een maximale hoogte van 15 meter worden mogelijk gemaakt voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

Leiding - Gas (dubbelbestemming)

Ter plaatse van de gronden waar een ondergrondse hoge druk aardgastransportleiding aanwezig is, is de bestemming 'Leiding - Gas' opgenomen. Gebouwen zijn binnen deze bestemming niet toegestaan. Bouwwerken, geen gebouwen zijnde zijn toegestaan mits deze ten dienste staan aan de bestemming en niet meer bedragen dan 3 meter bouwhoogte. Met het verlenen van een omgevingsvergunning kan het bouwen van bouwwerken overeenkomstig andere bestemmingen mogelijk worden gemaakt, mits geen onevenredige aantasting plaatsvindt van het doelmatig functioneren van de leiding en vooraf schriftelijk advies wordt ingewonnen bij de leidingbeheerder. Tevens is een omgevingsvergunningsstelsel opgenomen voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden.

Leiding - Hoogspanning (dubbelbestemming)

De voor 'Leiding - Hoogspanning' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor aanleg en instandhouding van een hoogspanningsverbinding en uitsluitend in het bestaande type met de bestaande hoeveelheid KV's. Ook hier geldt dat uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde zijn toegestaan die ten dienste staan van de bestemming met een maximale bouwhoogte van 3 meter. Met het verlenen van een omgevingsvergunning kan het bouwen van bouwwerken overeenkomstig andere bestemmingen mogelijk worden gemaakt, mits geen onevenredige aantasting plaatsvindt van het doelmatig functioneren van de leiding en vooraf schriftelijk advies wordt ingewonnen bij de leidingbeheerder. Tevens is een omgevingsvergunningsstelsel opgenomen voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden.

Leiding - Riool (dubbelbestemming)

Gronden waar een riooltransportleiding ligt, hebben de dubbelbestemming 'Leiding – Riool' toegekend gekregen. Deze gronden zijn naast de andere voorkomende bestemming(en) mede bestemd voor de aanleg en instandhouding van een riooltransportleiding. Ook hier geldt dat uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde zijn toegestaan die ten dienste staan van de bestemming met een maximale bouwhoogte van 3 meter. Met het verlenen van een omgevingsvergunning kan het bouwen van bouwwerken overeenkomstig andere bestemmingen mogelijk worden gemaakt, mits geen onevenredige aantasting plaatsvindt van het doelmatig functioneren van de leiding en vooraf schriftelijk advies wordt ingewonnen bij de leidingbeheerder. Tevens is een omgevingsvergunningsstelsel opgenomen voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden.

Waarde - Archeologie 4 (dubbelbestemming)

De voor 'Waarde - Archeologie 4' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor het behoud en de bescherming van te verwachten archeologische resten in de bodem. Voor het oprichten van bebouwing geldt dat bij bouwwerken groter dan 100 m² dient de aanvrager bij de omgevingsvergunningaanvraag voor het bouwen een rapport te overleggen, waarin de archeologische waarden van de gronden waarop de aanvraag betrekking heeft in voldoende mate is vastgesteld. Hierbij dient ook advies te worden ingewonnen bij een archeologisch deskundige om te kunnen concluderen of er met het verlenen van de omgevingsvergunning geen onevenredig afbreuk wordt of kan worden gedaan aan archeologische waarden. Indien dit het geval is, kan het bevoegd gezag voorwaarden verbinden aan de omgevingsvergunning voor het bouwen, zoals het doen van opgravingen of het treffen van technische maatregelen waardoor archeologisch resten in de bodem kunnen worden behouden. Tenslotte zijn er ook een aantal uitzonderingen wanneer een archeologisch rapport niet is vereist, onder andere wanneer is aangetoond dat er geen archeologische waarden (meer) aanwezig zijn.

Voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde, is een omgevingsvergunningstelsel opgenomen. Ten slotte is binnen deze bestemming een wijzigingsbevoegdheid opgenomen om de dubbelbestemming te verwijderen, als uit archeologisch onderzoek blijkt dat in het aangewezen gebied geen archeologische waarden zijn aangetroffen. Ook is er een wijzigingsbevoegdheid om de bestemming om te zetten in de bestemming 'Waarde - Archeologie 1' indien een nieuw rijksmonument is aangewezen. Ten slotte kan de dieptemaat van 0,3 m onder maaiveld worden gewijzigd.

Waarde - Archeologie 6 (dubbelbestemming)

De voor 'Waarde - Archeologie 6' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor het behoud en de bescherming van te verwachten archeologische resten in de bodem. Voor het oprichten van bebouwing geldt dat bij bouwwerken groter dan 2.500 m² dient de aanvrager bij de omgevingsvergunningaanvraag voor het bouwen een rapport te overleggen, waarin de archeologische waarden van de gronden waarop de aanvraag betrekking heeft in voldoende mate is vastgesteld. Hierbij dient ook advies te worden ingewonnen bij een archeologisch deskundige om te kunnen concluderen of er met het verlenen van de omgevingsvergunning geen onevenredig afbreuk wordt of kan worden gedaan aan archeologische waarden. Indien dit het geval is, kan het bevoegd gezag voorwaarden verbinden aan de omgevingsvergunning voor het bouwen, zoals het doen van opgravingen of het treffen van technische maatregelen waardoor archeologisch resten in de bodem kunnen worden behouden. Tenslotte zijn er ook een aantal uitzonderingen wanneer een archeologisch rapport niet is vereist, onder andere wanneer is aangetoond dat er geen archeologische waarden (meer) aanwezig zijn.

Voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde, is een omgevingsvergunningstelsel opgenomen. Ten slotte is binnen deze bestemming een wijzigingsbevoegdheid opgenomen om de dubbelbestemming te verwijderen, als uit archeologisch onderzoek blijkt dat in het aangewezen gebied geen archeologische waarden zijn aangetroffen. Ook is er een wijzigingsbevoegdheid om de bestemming om te zetten in de bestemming 'Waarde - Archeologie 1' indien een nieuw rijksmonument is aangewezen. Ten slotte kan de dieptemaat van 0,3 m onder maaiveld worden gewijzigd.

Waarde - Archeologische verwachting 1 (dubbelbestemming)

De voor 'Waarde - Archeologische verwachting 1' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor het behoud en de bescherming van te verwachten archeologische resten in de bodem. Voor het oprichten van bebouwing geldt dat bij bouwwerken groter dan 30 m² dient de aanvrager bij de omgevingsvergunningaanvraag voor het bouwen een rapport te overleggen, waarin de archeologische waarden van de gronden waarop de aanvraag betrekking heeft in voldoende mate is vastgesteld. Hierbij dient ook advies te worden ingewonnen bij een archeologisch deskundige om te kunnen concluderen of er met het verlenen van de omgevingsvergunning geen onevenredig afbreuk wordt of kan worden gedaan aan archeologische waarden. Indien dit het geval is, kan het bevoegd gezag voorwaarden verbinden aan de omgevingsvergunning voor het bouwen, zoals het doen van opgravingen of het treffen van technische maatregelen waardoor archeologisch resten in de bodem kunnen worden behouden. Tenslotte zijn er ook een aantal uitzonderingen wanneer een archeologisch rapport niet is vereist, onder andere wanneer is aangetoond dat er geen archeologische waarden (meer) aanwezig zijn.

Voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde, is een omgevingsvergunningstelsel opgenomen. Ten slotte is binnen deze bestemming een wijzigingsbevoegdheid opgenomen om de dubbelbestemming te verwijderen, als uit archeologisch onderzoek blijkt dat in het aangewezen gebied geen archeologische waarden zijn aangetroffen. Ook is er een wijzigingsbevoegdheid om de bestemming om te zetten in de bestemming 'Waarde - Archeologie' indien onderzoek heeft aangetoond dat ter plaatse behoudingswaardige archeologische waarden aanwezig zijn.

Waarde - Archeologische verwachting 2 (dubbelbestemming)

De voor 'Waarde - Archeologische verwachting 2' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor het behoud en de bescherming van te verwachten archeologische resten in de bodem. Voor het oprichten van bebouwing geldt dat bij bouwwerken groter dan 100 m² dient de aanvrager bij de omgevingsvergunningaanvraag voor het bouwen een rapport te overleggen, waarin de archeologische waarden van de gronden waarop de aanvraag betrekking heeft in voldoende mate is vastgesteld. Hierbij dient ook advies te worden ingewonnen bij een archeologisch deskundige om te kunnen concluderen of er met het verlenen van de omgevingsvergunning geen onevenredig afbreuk wordt of kan worden gedaan aan archeologische waarden. Indien dit het geval is, kan het bevoegd gezag voorwaarden verbinden aan de omgevingsvergunning voor het bouwen, zoals het doen van opgravingen of het treffen van technische maatregelen waardoor archeologisch resten in de bodem kunnen worden behouden. Tenslotte zijn er ook een aantal uitzonderingen wanneer een archeologisch rapport niet is vereist, onder andere wanneer is aangetoond dat er geen archeologische waarden (meer) aanwezig zijn.

Voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde, is een omgevingsvergunningstelsel opgenomen. Ten slotte is binnen deze bestemming een wijzigingsbevoegdheid opgenomen om de dubbelbestemming te verwijderen, als uit archeologisch onderzoek blijkt dat in het aangewezen gebied geen archeologische waarden zijn aangetroffen. Ook is er een wijzigingsbevoegdheid om de bestemming om te zetten in de bestemming 'Waarde - Archeologie' indien onderzoek heeft aangetoond dat ter plaatse behoudingswaardige archeologische waarden aanwezig zijn.

Waarde - Archeologische verwachting 3 (dubbelbestemming)

De voor 'Waarde - Archeologische verwachting 3' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor het behoud en de bescherming van te verwachten archeologische resten in de bodem. Voor het oprichten van bebouwing geldt dat bij bouwwerken groter dan 500 m² dient de aanvrager bij de omgevingsvergunningaanvraag voor het bouwen een rapport te overleggen, waarin de archeologische waarden van de gronden waarop de aanvraag betrekking heeft in voldoende mate is vastgesteld. Hierbij dient ook advies te worden ingewonnen bij een archeologisch deskundige om te kunnen concluderen of er met het verlenen van de omgevingsvergunning geen onevenredig afbreuk wordt of kan worden gedaan aan archeologische waarden. Indien dit het geval is, kan het bevoegd gezag voorwaarden verbinden aan de omgevingsvergunning voor het bouwen, zoals het doen van opgravingen of het treffen van technische maatregelen waardoor archeologisch resten in de bodem kunnen worden behouden. Tenslotte zijn er ook een aantal uitzonderingen wanneer een archeologisch rapport niet is vereist, onder andere wanneer is aangetoond dat er geen archeologische waarden (meer) aanwezig zijn.

Voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde, is een omgevingsvergunningstelsel opgenomen. Ten slotte is binnen deze bestemming een wijzigingsbevoegdheid opgenomen om de dubbelbestemming te verwijderen, als uit archeologisch onderzoek blijkt dat in het aangewezen gebied geen archeologische waarden zijn aangetroffen. Ook is er een wijzigingsbevoegdheid om de bestemming om te zetten in de bestemming 'Waarde - Archeologie' indien onderzoek heeft aangetoond dat ter plaatse behoudingswaardige archeologische waarden aanwezig zijn.

Waarde - Archeologische verwachting 4 (dubbelbestemming)

De voor 'Waarde - Archeologische verwachting 4' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor het behoud en de bescherming van te verwachten archeologische resten in de bodem. Voor het oprichten van bebouwing geldt dat bij bouwwerken groter dan 2.500 m² dient de aanvrager bij de omgevingsvergunningaanvraag voor het bouwen een rapport te overleggen, waarin de archeologische waarden van de gronden waarop de aanvraag betrekking heeft in voldoende mate is vastgesteld. Hierbij dient ook advies te worden ingewonnen bij een archeologisch deskundige om te kunnen concluderen of er met het verlenen van de omgevingsvergunning geen onevenredig afbreuk wordt of kan worden gedaan aan archeologische waarden. Indien dit het geval is, kan het bevoegd gezag voorwaarden verbinden aan de omgevingsvergunning voor het bouwen, zoals het doen van opgravingen of het treffen van technische maatregelen waardoor archeologisch resten in de bodem kunnen worden behouden. Tenslotte zijn er ook een aantal uitzonderingen wanneer een archeologisch rapport niet is vereist, onder andere wanneer is aangetoond dat er geen archeologische waarden (meer) aanwezig zijn. Voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde, is een omgevingsvergunningstelsel opgenomen. Ten slotte is binnen deze bestemming een wijzigingsbevoegdheid opgenomen om de dubbelbestemming te verwijderen, als uit archeologisch onderzoek blijkt dat in het aangewezen gebied geen archeologische waarden zijn aangetroffen. Ook is er een wijzigingsbevoegdheid om de bestemming om te zetten in de bestemming 'Waarde - Archeologie' indien onderzoek heeft aangetoond dat ter plaatse behoudingswaardige archeologische waarden aanwezig zijn.

Waarde - Archeologische verwachting 7 (dubbelbestemming)

De voor 'Waarde - Archeologische verwachting 7' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor het behoud en de bescherming van te verwachten archeologische resten in de bodem. Voor het oprichten van bebouwing geldt dat de aanvrager bij de omgevingsvergunningaanvraag voor het bouwen een rapport dient te overleggen, waarin de archeologische waarden van de gronden waarop de aanvraag betrekking heeft in voldoende mate is vastgesteld. Hierbij dient ook advies te worden ingewonnen bij een archeologisch deskundige om te kunnen concluderen of er met het verlenen van de omgevingsvergunning geen onevenredig afbreuk wordt of kan worden gedaan aan archeologische waarden. Indien dit het geval is, kan het bevoegd gezag voorwaarden verbinden aan de omgevingsvergunning voor het bouwen, zoals het doen van opgravingen of het treffen van technische maatregelen waardoor archeologisch resten in de bodem kunnen worden behouden.

Voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde, is een omgevingsvergunningstelsel opgenomen. Zo geldt voor grondwerkzaamheden dieper dan 0 cm onder het maaiveld een omgevingsvergunningplicht. De omgevingsvergunning wordt vervolgens enkel verleend wanneer archeologische waarden niet onevenredig worden aangetast, hetgeen moet blijken uit een rapport dat de aanvrager bij de omgevingsvergunningaanvraag moet overleggen.

Ten slotte is binnen deze bestemming een wijzigingsbevoegdheid opgenomen om de dubbelbestemming te verwijderen, als uit archeologisch onderzoek blijkt dat in het aangewezen gebied geen archeologische waarden zijn aangetroffen. Ook is er een wijzigingsbevoegdheid om de bestemming om te zetten in de bestemming 'Waarde - Archeologie' indien onderzoek heeft aangetoond dat ter plaatse behoudingswaardige archeologische waarden aanwezig zijn.

Waterstaat - Waterstaatkundige functie (dubbelbestemming)

Ter bescherming van de waterbelangen binnen het plangebied is de dubbelbestemming 'Waterstaat – Waterstaatkundige functie' opgenomen. Binnen deze bestemming zijn uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde toegestaan die ten dienste staan van de bestemming en een maximale bouwhoogte hebben van 3 meter. Het gaat dan bijvoorbeeld om bouwwerken, geen gebouwen zijnde ten behoeve van waterberging, waterhuishouding en waterlopen en waterpartijen. Met het verlenen van een omgevingsvergunning kan het bouwen van bouwwerken overeenkomstig andere bestemmingen mogelijk worden gemaakt, mits geen onevenredige aantasting plaatsvindt van het doelmatig functioneren van de leiding en vooraf schriftelijk advies wordt ingewonnen bij de beheerder.

5.5 Toelichting regels bestemmingsplan Duiven

In dit bestemmingsplan komen 8 bestemmingen voor, namelijk 'Agrarisch', 'Verkeer', 'Leiding - Gas', 'Waarde - EHS', 'Waarde - Hoge archeologische verwachting', 'Waarde - Lage archeologische verwachting', 'Waarde - Middelmattige archeologische verwachting' en 'Waterstaat - Waterkering'. In deze paragraaf worden deze bestemmingen nader toegelicht.

Agrarisch

De voor 'Agrarisch' aangewezen gronden zijn bestemd voor de uitoefening van een grondgebonden agrarisch bedrijf of grondgebonden veehouderij, mestverwerking al dan niet gecombineerd met energieopwekking als nevenactiviteit bij de agrarische bedrijfsvoering, hobbymatige weidegang en agrarisch natuurbeheer met dien verstande dat buitenopslag ten behoeve van deze activiteiten niet is toegestaan. Daarnaast zijn de gronden bestemd voor extensief recreatief medegebruik met bijbehorende wegen en (fiets-)paden, water en voorzieningen voor de waterhuishouding en de bestaande nutsvoorzieningen met bijbehorende, bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ontsluitingsvoorzieningen, parkeervoorzieningen en groenvoorzieningen. Ter plaatse zijn als gevolg van het ontbreken van een bouwvlak enkel bouwwerken, geen gebouwen zijnde in de vorm van erf- en perceelafscheidings met een bouwhoogte van maximaal 2 meter. Tevens kunnen burgemeester en wethouders met een omgevingsvergunning onder voorwaarden ook de bouw van tijdelijke teeltondersteunende voorzieningen buiten het bouwvlak toestaan. Dit geldt ook voor het bouwen van schuilgelegenheden voor dieren buiten het bouwvlak.

Ter plaatse van deze bestemming geldt ook de gebiedsaanduiding 'wetgevingzone - wijzigingsgebied'. Deze aanduiding is opgenomen, zodat het mogelijk is om eventuele optimalisaties in het tracé van de snelfietsroute mogelijk te maken. Burgemeester en wethouders kunnen ter plaatse van deze gebiedsaanduiding daarom het plan wijzigen waarbij de ter plaatse geldende bestemming wordt gewijzigd in de bestemming 'Verkeer', met inachtneming van de volgende voorwaarden:

- a de belangen van de eigenaren en/of gebruikers van betrokken en nabijgelegen gronden mogen niet onevenredig worden geschaad;
- b het straat- en bebouwingsbeeld en de verkeersveiligheidsbelangen mogen niet onevenredig worden geschaad;
- c er wordt voorzien in een gebiedseigen landschappelijke inpassing;
- d de uitvoerbaarheid van het wijzigingsplan moet zijn gewaarborgd, in verband waarmee in elk geval aangetoond moet worden:
 - 1 dat bodemsanering niet noodzakelijk is dan wel vóór uitvoering van het wijzigingsplan zal plaatsvinden;
 - 2 dat geen onevenredige aantasting van aan de grond eigen zijnde archeologische waarden zal plaatsvinden dan wel geen ingrepen in de bodem zullen worden verricht;
 - 3 dat het wijzigingsplan financieel uitvoerbaar is.

Verkeer

De bestemming 'Verkeer' is toegekend aan de snelfietsroute met de daar bijbehorende gronden, zoals parkeer-, groen- en speelvoorzieningen en waterhuishoudkundige doeleinden, waterberging en waterlopen. Voor de gronden met de aanduiding 'langzaam verkeer' geldt dat enkel langzaam verkeer is toegestaan. Tevens zijn de gronden bestemd voor de bijbehorende gebouwen, waaronder de bestaande nutsvoorzieningen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, waaronder kunstwerken. Ter plaatse van de aanduiding 'spoorweg' zijn de gronden bestemd voor spoorwegen. Gebouwen mogen binnen deze bestemming niet worden gebouwd. Bouwwerken, geen gebouwen zijnde zijn wel toegestaan, waarbij voor kunstwerken een maximale bouwhoogte van 20 meter geldt, voor geluidwerende voorzieningen en reclame-uitingen 5 meter en

voor overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde 3 meter. Met een omgevingsvergunning kan het college hiervan afwijken ten behoeve van een doelmatig wegbeheer.

Leiding - Gas (dubbelbestemming)

Ter plaatse van de gronden waar een gasleiding aanwezig is, is de bestemming 'Leiding - Gas' opgenomen. Deze gronden zijn mede bestemd voor het beheer en onderhoud van de gasleiding en de bescherming van het woon- en leefklimaat in verband met de leiding, met de bijbehorende bouwwerken, geen gebouwen zijnde. Ter plaatse van de aanduiding 'hartlijn leiding - gas' geldt dat de gronden mede zijn bestemd voor een ondergrondse leiding. Gebouwen zijn binnen deze bestemming niet toegestaan en bouwwerken mogen alleen worden opgericht ten behoeve van deze bestemming. Met het verlenen van een omgevingsvergunning kan het bouwen van bouwwerken overeenkomstig andere bestemmingen mogelijk worden gemaakt, mits de veiligheid van de leiding niet wordt geschaad, vooraf schriftelijk advies wordt ingewonnen bij de leidingexploitant en de vergunning geen betrekking heeft op kwetsbare objecten. Tevens is een omgevingsvergunningstelsel opgenomen voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden.

Waarde - EHS (dubbelbestemming)

De voor 'Waarde - EHS' aangewezen gronden zijn, behalve voor de daar voorkomende bestemmingen, mede bestemd voor het beschermen en ontwikkelen van landschappelijke en ecologische waarden. Ter plaatse van deze gronden zijn extra voorwaarden opgenomen ten aanzien van het verlenen van een omgevingsvergunning voor het afwijken van de bouw- of gebruiksregels of voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde of werkzaamheden, dan wel voor het toepassen van een in het plan opgenomen wijzigingsbevoegdheid. Een dergelijk besluit wordt niet genomen indien sprake is van een significante aantasting van kernkwaliteiten of omgevingscondities van het gebied. Hiervoor zijn een aantal voorwaarden opgenomen in de bestemmingsplanregeling. Ook dient in een dergelijke situatie advies te worden gevraagd aan een deskundige op het gebied van natuur en landschap.

Waarde - Hoge archeologische verwachting (dubbelbestemming)

De voor 'Waarde - Hoge archeologische verwachting' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor het behoud en de bescherming van de archeologische waarden van de gronden. Ten aanzien van bouwen geldt dat bij bouwwerken groter dan 500 m² dient de aanvrager bij de omgevingsvergunningaanvraag voor het bouwen een rapport te overleggen, waarin de archeologische waarden van de gronden waarop de aanvraag betrekking heeft in voldoende mate is vastgesteld. Indien het rapport aantoont dat archeologische waarden zullen of kunnen worden verstoord, kan het bevoegd gezag voorwaarden verbinden aan de omgevingsvergunning voor het bouwen, zoals het doen van opgravingen of het treffen van technische maatregelen waardoor archeologisch resten in de bodem kunnen worden behouden. Voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde, is een omgevingsvergunningstelsel opgenomen.

Waarde - Lage archeologische verwachting (dubbelbestemming)

De voor 'Waarde - Lage archeologische verwachting' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor het behoud en de bescherming van de archeologische waarden van de gronden. Ten aanzien van bouwen geldt dat bij bouwwerken groter dan 10.000 m² dient de aanvrager bij de omgevingsvergunningaanvraag voor het bouwen een rapport te overleggen, waarin de archeologische waarden van de gronden waarop de aanvraag betrekking heeft in voldoende mate is vastgesteld. Indien het rapport aantoont dat archeologische waarden zullen of kunnen worden verstoord, kan het bevoegd gezag voorwaarden verbinden aan de omgevingsvergunning voor het bouwen, zoals het doen van opgravingen of het treffen van technische maatregelen waardoor archeologisch resten in de bodem kunnen worden behouden. Voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde, is een omgevingsvergunningstelsel opgenomen.

Waarde - Middelmattige archeologische verwachting (dubbelbestemming)

De voor 'Waarde - Hoge archeologische verwachting' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor het behoud en de bescherming van de archeologische waarden van de gronden. Ten aanzien van bouwen geldt dat bij bouwwerken groter dan 5.000 m² dient de aanvrager bij de omgevingsvergunningaanvraag voor het bouwen een rapport te overleggen, waarin de archeologische waarden van de gronden waarop de aanvraag betrekking heeft in voldoende mate is vastgesteld. Indien het rapport aantoont dat archeologische waarden zullen of kunnen worden verstoord, kan het bevoegd gezag voorwaarden verbinden aan de omgevingsvergunning voor het bouwen, zoals het doen van opgravingen of het treffen van technische maatregelen waardoor archeologisch resten in de bodem kunnen worden behouden. Voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde, is een omgevingsvergunningstelsel opgenomen.

Waterstaat - Waterkering (dubbelbestemming)

De binnen het plangebied aanwezige waterkering heeft de dubbelbestemming 'Waterstaat - Waterkering' toegekend gekregen. Binnen deze bestemming mogen geen gebouwen of bouwwerken, geen gebouwen zijnde worden gebouwd. Het bouwen overeenkomstig andere bestemmingen is mogelijk, mits het bouwplan betrekking heeft op vervanging, vernieuwing of verandering van bestaande bouwwerken en de oppervlakte, voor zover gelegen op of onder peil, niet wordt uitgebreid en gebruik wordt gemaakt van de bestaande fundering. Tevens is een binnenplanse afwijkingsmogelijkheid opgenomen ten aanzien van de bouwregels. Hierbij geldt als voorwaarde dat advies is gevraagd aan de beheerder van de waterkering.

6 Uitvoerbaarheid

6.1 Economische uitvoerbaarheid

Voor de realisatie van de snelfietsroute F15 is tussen het Rijk, de provincie Gelderland en de gemeenten Lingewaard en Duiven een Samenwerkingsovereenkomst gesloten. In deze Samenwerkingsovereenkomst zijn tussen de overheden (financiële) afspraken gemaakt over de kosten voor de realisatie van de snelfietsroute. Het gaat hierbij om alle kosten die bij deze realisatie komen kijken. Het gaat hierbij onder andere om de kosten van het ontwerp, de plankosten en de aanlegkosten. De overheden hebben hiervoor in hun begrotingen de benodigde kosten opgenomen.

Conclusie

De economische uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan wordt hiermee geacht aangetoond te zijn.

6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Voor de plannen rondom de doortrekking van de rijksweg A15 zijn diverse malen inloopbijeenkomsten georganiseerd voor de inwoners van de gemeenten Lingewaard, Duiven en Zevenaar. Tijdens deze inloopbijeenkomsten zijn ook de plannen voor de snelfietsroute ter visie neergelegd. Bezoekers van deze inloopbijeenkomsten konden hun vragen gedurende deze bijeenkomsten kwijt. Navolgend wordt een aantal van deze bijeenkomsten kort opgesomd.

Inloopbijeenkomsten provincie over eerste ontwerpen A15-aansluitingen (mei 2016)

- Dinsdag 17 mei Zevenaar: herinrichting weg Hengelder, locatie: Sportpark Hengelder, Hengelder 1, Zevenaar.
- Donderdag 19 mei Bemmelen: herinrichting Van Elkweg (N839 Bemmelen-Huissen), locatie: OBC De Essenpas, Drieske 4, Bemmelen.
- Dinsdag 31 mei Zevenaar: herinrichting Arnhemseweg, locatie: Basisschool De Wissel, Westeinde 101, Zevenaar.

Tijdens de inloopbijeenkomst in Bemmelen is een grote, lange plot neergelegd van een eerste ontwerp van de snelfietsroute. Op deze plot konden de bezoekers al een eerste indruk krijgen van de plannen rondom de snelfietsroute.

Inloopbijeenkomsten provincie over ontwerp-inpassingsplannen A15-aansluitingen (november 2016)

De provincie organiseert twee informatiebijeenkomsten over de ontwerp-inpassingsplannen voor de A15-aansluitingen:

- Donderdag 3 november informatiebijeenkomst inpassingsplan Arnhemseweg en Hengelder, Tijd: 17.00 – 20.30 uur, Locatie: Gemeentehuis (Raadszaal), Kerkstraat 27, Zevenaar.
- Maandag 7 november informatiebijeenkomst inpassingsplan N839 Bemmelen-Huissen. Tijd: 17.00 – 20.30 uur, Locatie: OBC, De Essenpas, Drieske 4, Bemmelen.

Tijdens de inloopbijeenkomst in Bemmelen is opnieuw een grote, lange plot neergelegd van het voorlopige ontwerp van de snelfietsroute. Op deze plot konden de bezoekers al een eerste indruk krijgen van de plannen rondom de snelfietsroute.

Inloopbijeenkomsten ViA15 op 22 en 29 november 2016 over aanvullende maatregelen

- Inloopbijeenkomst Groessen 22 november over de lopende uitwerking van maatregelen aan oostzijde Pannerdensch Kanaal, Tijd: dinsdag 22 november, 16.30-20.30 uur, Locatie: Zalencentrum Gieling, Dorpsstraat 29, Groessen.
- Inloopbijeenkomst Bemmelen 29 november over de lopende uitwerking van maatregelen aan westzijde van Pannerdensch Kanaal. De afgesproken maatregelen zijn: afrit 38, aansluiting RijnWaalpad, de grondwal in Lingewaard en herinrichting De Plak, N839, inpassing van de aanlanding van de brug en fietspad over de Rijndijk. Tijd: dinsdag 29 november, 16.30 - 20.30 uur. Locatie: Overbetuwe College De Essenpas, Drieske 4, Bemmelen

Tijdens deze inloopbijeenkomsten een grote kleurenkaart van het voorlopige ontwerp van de snelfietsroute gepresenteerd waarop bezoekers het ontwerp van de snelfietsroute konden bekijken. Ook konden bezoekers een fullcolour A4-kaart van het ontwerp van de snelfietsroute mee naar huis nemen.

Inloopbijeenkomsten ViA15 Tracebesluit A12-A15 Ressen – Oudbroeken (maart en april 2017)

- Maandag 27 en dinsdag 28 maart, Hotel Van der Valk, Impuls 2, 6921 RK Duiven, 17.00 uur - 20.30 uur.
- Maandag 3 en dinsdag 4 april, Zalencentrum De Valom, Karstraat 2 Huissen, 17.00 uur - 20.30 uur.

Tijdens deze inloopbijeenkomsten zijn een grote kleurenkaart (A0) van het ontwerp van de snelfietsroute gepresenteerd waarop bezoekers het ontwerp van de snelfietsroute konden bekijken. Ook konden bezoekers een flyer met overzichtkaart van het ontwerp van de snelfietsroute mee naar huis nemen.

6.3 Procedure

6.3.1 Duiven

Op de bestemmingsplanprocedure is afdeling 3.4 Algemene wet bestuursrecht van toepassing. Het ontwerpbestemmingsplan heeft in de periode van 3 mei 2018 tot en met 13 juni 2018 voor een periode van zes weken ter inzage gelegen. In deze periode heeft een ieder zienswijzen kunnen indienen. Er zijn 2 zienswijzen binnengekomen, die op een aantal punten hebben geleid tot aanpassing van het plan. In de 'Nota van beantwoording zienswijzen', die als bijlage bij het bestemmingsplan is opgenomen, zijn de zienswijzen samengevat, beantwoord en is aangegeven op welke punten het plan is aangepast.

6.3.2 *Lingewaard*

Op de bestemmingsplanprocedure is afdeling 3.4 Algemene wet bestuursrecht van toepassing. Het ontwerpbestemmingsplan heeft in de periode van 3 mei 2018 tot en met 13 juni 2018 voor een periode van zes weken ter inzage gelegen. In deze periode heeft een ieder zienswijzen kunnen indienen. Er zijn 3 zienswijzen binnengekomen, die op een aantal punten hebben geleid tot aanpassing van het plan. In de 'Reactienuitvoeringsplan', die als bijlage bij het bestemmingsplan is opgenomen, zijn de zienswijzen samengevat, beantwoord en is aangegeven op welke punten het plan is aangepast.